

Acordo de Transporte Aéreo entre

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 do Reino da Noruega.

Desejando concluir um Acordo destinado a estabelecer serviços aéreos regulares entre e para além das suas respectivas áreas;

Acordaram entre si o seguinte:

ARTIGO 1º
Definições

Para efeitos deste Acordo:

- a) O termo "área" em relação a Macau compreende a Península de Macau e as Ilhas de Taipa e Coloane e, em relação à Noruega, 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;
- b) O termo "autoridades aeronáuticas" significa, no caso de Macau, a Autoridade de Aviação Civil, e no caso do Reino da Noruega, o Ministério dos Transportes e Comunicações; ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou entidade autorizada a exercer as funções presentemente asseguradas pelas autoridades anteriormente mencionadas;
- c) O termo "empresa de transporte aéreo designada" significa qualquer empresa de transporte aéreo designada nos termos do Artigo 4º deste Acordo;
- d) Os termos "serviço aéreo", "serviço aéreo internacional" e "paragem para fins não-comerciais" têm o significado estabelecido no Artigo 96º da Convenção referida no Artigo 2º;
- e) "Acordo" significa o presente Acordo, o Anexo junto e quaisquer alterações aos mesmos;
- f) "Anexo" significa os Anexos a este Acordo ou as suas alterações nos termos do nº 2 do Artigo 18º deste Acordo. Os Anexos constituem parte integrante deste Acordo e todas as referências ao Acordo deverão incluir referências aos Anexos, salvo se contrariamente estabelecido;
- g) O termo "tarifa" significa os preços do transporte de passageiros, bagagem e carga, e as condições em que se aplicam, incluindo os preços e condições referentes a outros serviços prestados pela empresa de transporte aéreo relacionados com o transporte aéreo, e remunerações pagas a agências, sendo, contudo, excluídas as remunerações e condições aplicáveis ao transporte de correio;
- h) O termo "taxas de utilização" significa a taxa aplicada ou autorizada pelas autoridades competentes, a empresas de transporte aéreo, para a utilização de infraestruturas e serviços aeroportuários ou de navegação aérea, incluindo serviços relacionados e infraestruturas necessárias às aeronaves, tripulações, passageiros e carga.

ARTIGO 2º

Disposições da Convenção de Chicago Aplicáveis ao Transporte Aéreo Internacional

Na aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes agirão em conformidade com as disposições da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, no dia 7 de Dezembro de 1944, incluindo os Anexos e quaisquer alterações à mesma Convenção ou aos seus Anexos, na medida em que estas disposições sejam aplicáveis ao transporte aéreo internacional.

ARTIGO 3º
Direitos de Tráfego

1. Cada uma das Partes Contratantes confere à outra Parte Contratante os seguintes direitos no que respeita à exploração de serviços aéreos

internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante:

- a) Sobrevoar, sem aterrar, a sua área;
- b) Efectuar paragens, na área referida, para fins não comerciais;
- c) Efectuar paragens na área referida nos pontos especificados no Anexo a este Acordo, com fins de embarcar ou desembarcar passageiros, carga ou correio em tráfego internacional, individualmente ou em combinação.

2. Nenhuma das normas do nº 1 deste Artigo deverá ser entendida como conferindo, a uma empresa de transporte aéreo designada, o privilégio de embarcar, na área da outra Parte Contratante, passageiros, carga e correio, mediante remuneração ou por aluguer, destinados a um outro ponto na área daquela Parte Contratante.

3. As empresas de transporte aéreo de cada uma das Partes Contratantes, que não sejam aquelas designadas no Artigo 4º deste Acordo, gozarão igualmente dos direitos especificados no nº 1, alínea (a) e (b) deste Artigo.

ARTIGO 4º

Designação da Empresa 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, nas rotas especificadas, de serviços acordados, e de revogar ou alterar essas designações.
2. Uma vez recebida a designação, a outra Parte Contratante deverá, nos termos dos nºs. 3 e 4 deste Artigo, conceder, sem demora, às empresas de transporte aéreo designadas as necessárias autorizações de exploração.
3. As autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes poderão exigir que a empresa aérea designada pela outra Parte Contratante demonstre estar em condições de satisfazer os requisitos das leis normal e razoavelmente aplicáveis pelas mesmas autoridades, à exploração de serviços aéreos internacionais, de acordo com as disposições da Convenção.
4. Cada uma das Partes Contratantes poderá recusar a autorização de exploração referida no nº 2 deste Artigo, ou impor, à empresa de transporte aéreo designada, as condições que considerar necessárias ao exercício dos direitos referidos no Artigo 3º, sempre que entender que a empresa de transporte aéreo não tem a sua sede e o seu principal local de negócios na área especificada.
5. Logo que uma empresa de transporte aéreo for designada e autorizada em conformidade, poderá iniciar os serviços acordados, desde que respeite todas as disposições aplicáveis constantes deste Acordo, incluindo as relativas a tarifas.

ARTIGO 5º

Revogação, Suspensão e Imposição de Condições

1. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de suspender ou revogar uma autorização de exploração concedida a uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante, ou de suspender o exercício dos direitos especificados no Artigo 3º deste Acordo, assim como de impor condições que considere necessárias ao exercício desses direitos:
 - a) Sempre que considere que a empresa de transporte aéreo não tem a sua sede e o seu principal local de negócios na área especificada.
 - b) Sempre que uma empresa de transporte aéreo não respeite as leis e regulamentos da Parte Contratante que concedeu os direitos; ou
 - c) Sempre que a empresa de transporte aéreo não cumpra as condições respeitantes à exploração, estabelecidas neste Acordo.

2. Salvo se a revogação ou suspensão imediatas da autorização de exploração referida no n.º 1 deste Artigo, ou a imposição das condições referidas no mesmo, se mostrarem necessárias para evitar novas violações das leis e regulamentos, aquele direito só poderá ser exercido após a realização de consultas com a outra Parte Contratante.

Nesse caso, as consultas terão lugar no prazo de trinta (30) dias contados a partir da data de recepção da solicitação escrita pela outra Parte Contratante.

ARTIGO 6º

Utilização de Aeroportos e Infraestruturas

1. As Partes Contratantes não deverão aplicar às empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante, taxas de utilização superiores àquelas impostas às suas próprias empresas que explorem serviços entre as áreas das Partes Contratantes.

Quaisquer taxas de utilização de infraestruturas de navegação aérea, aplicadas a empresas de transporte aéreo autorizadas por uma das Partes Contratantes pela exploração de serviços internacionais, deverão estar razoavelmente relacionadas com os custos dos serviços prestados à empresa em questão, e as Partes Contratantes deverão agir em conformidade com as disposições aplicáveis da Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO).

2. Na exploração, pelas empresas de transporte aéreo de ambas as Partes Contratantes, de serviços acordados, aplicar-se-ão as mesmas condições à utilização de aeroportos e de outras infraestruturas sob a responsabilidade das Partes Contratantes.
3. As Partes Contratantes deverão, sempre que possível, incentivar consultas entre as respectivas autoridades competentes, responsáveis pela aplicação de taxas de utilização, e as empresas de transporte aéreo que utilizam os serviços e infraestruturas fornecidos por essas autoridades, através das organizações que representam essas empresas. Quaisquer propostas de alteração a essas taxas deverão ser comunicadas aos utilizadores com razoável antecedência, de modo a que esses possam manifestar a sua opinião antes que as mesmas sejam introduzidas. As Partes Contratantes deverão também incentivar a troca de informações relativamente a essas taxas, entre as autoridades responsáveis pela sua aplicação e os utilizadores.

ARTIGO 7º

Direitos Aduaneiros

1. As aeronaves utilizadas na exploração de serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo de cada uma das Partes Contratantes, bem como o equipamento normal, as reservas de combustível e lubrificantes, as provisões de bordo (incluindo comida, bebidas e tabaco), que se encontrem a bordo dessas aeronaves, serão isentas, à chegada na área da outra Parte Contratante, de quaisquer direitos aduaneiros, taxas de inspeção e outros encargos ou taxas, desde que esses equipamentos e provisões sejam mantidos a bordo das aeronaves até ao momento da sua reexportação.
2. Os seguintes produtos serão igualmente isentos dos impostos, encargos e taxas referidos no n.º 1 deste Artigo, exceptuando as taxas baseadas no custo dos serviços prestados:

a) Provisões de bordo, introduzidas ou abastecidas na área de uma Parte Contratante, e embarcadas, dentro de limites razoáveis, destinadas ao uso a bordo de aeronaves, em partida, de uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante, na exploração de serviços aéreos internacionais;

b) Peças sobresselentes, incluindo motores introduzidos na área de uma Parte Contratante, para fins de manutenção ou reparação de aeronaves utilizadas por uma empresa de transporte aéreo da outra Parte Contratante em serviços aéreos internacionais; e

c) O combustível, e os aprovisionamentos técnicos consumíveis transportados para ou abastecidos na área de uma Parte Contratante, mesmo quando estes aprovisionamentos se destinem a ser utilizados numa parte do percurso que tenha lugar sobre a área da Parte Contratante em que foram embarcados.

3. Poderá ser exigido que os equipamentos e aprovisionamentos referidos nos n.ºs 1 e 2 sejam mantidos sob a vigilância ou a custódia das autoridades competentes.

4. As isenções estabelecidas neste Artigo aplicar-se-ão também, quando as empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte Contratante tiverem estabelecido arranjos com uma outra empresa ou empresas de transporte aéreo, respeitantes ao empréstimo ou à transferência, na área da outra Parte Contratante, dos produtos especificados nos n.ºs 1 e 2, desde que as mesmas isenções sejam concedidas à outra empresa ou empresas pela outra Parte Contratante.

ARTIGO 8º

Armazenamento de Equipamento e Provisões de Bordo

O equipamento de bordo normal, bem como os materiais e provisões mantidos a bordo de aeronaves de cada uma das Partes Contratantes, só poderão ser desembarcados na área da outra Parte Contratante com a aprovação das autoridades alfandegárias dessa área. Nesse caso, deverão ser colocados sob a vigilância das referidas autoridades, até serem reexportados, ou de outro modo estabelecido nos termos da respectiva regulamentação alfandegária.

ARTIGO 9º

Regulamentos de Entrada

1. Os passageiros em trânsito na área de uma das Partes Contratantes serão submetidos apenas a controlos aduaneiros e de imigração simplificados. A bagagem e a carga em trânsito directo estarão isentas de direitos aduaneiros e outros impostos semelhantes.
2. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante aplicáveis à entrada, saída, trânsito, imigração, ao controlo de passaportes, ao controlo aduaneiro e ao controlo sanitário, deverão ser respeitados durante a permanência, o trânsito, a entrada, e à saída da área dessa Parte Contratante, por ou em nome das tripulações, passageiros, carga e correio transportados pelas empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante.

ARTIGO 10º

Capacidade

1. As empresas de transporte aéreo designadas por ambas as Partes Contratantes deverão gozar de justas e iguais oportunidades na exploração de serviços aéreos em todas as rotas especificadas no Anexo a este Acordo.
2. Na exploração dos serviços especificados no Anexo a este Acordo, as empresas de transporte aéreo designadas por cada uma das Partes Contratantes deverão respeitar os interesses das empresas designadas pela outra Parte Contratante, de modo a não afectar indevidamente os serviços aéreos explorados pelas últimas.
3. Na exploração dos serviços acordados, as empresas de transporte aéreo designadas deverão ter como principal objectivo o fornecimento de capacidade adequada às exigências presentes e razoavelmente previsíveis no futuro, relativas ao transporte de passageiros, correio e carga, de e para a área da Parte Contratante que designou a empresa de transporte aéreo.

ARTIGO 11º

Permuta de Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes deverão, periodicamente e a pedido, fornecer às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, dados estatísticos ou outros, que possam ser razoavelmente considerados necessários para o controlo da capacidade fornecida nos serviços acordados, explorados pelas empresas de transporte aéreo designadas pela primeira Parte Contratante.

Esses dados deverão incluir todas as informações necessárias ao cálculo do volume de tráfego transportado pelas empresas de transporte aéreo nos serviços acordados.

ARTIGO 12º Tarifas

1. As tarifas a serem aplicadas por uma empresa de transporte aéreo de uma Parte Contratante pelo transporte de e para a área da outra Parte Contratante, serão aquelas aprovadas pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, e deverão ser estabelecidas dentro de limites razoáveis, tendo em consideração todos os factores relevantes, incluindo os custos de exploração, o interesse dos utilizadores, um lucro razoável e as tarifas de outras empresas de transporte aéreo que operem no todo ou parte da mesma rota.
2. As tarifas referidas no nº 1 deste Artigo podem ser acordadas pelas Partes Contratantes que pretendem a aprovação das tarifas, podendo ser consultadas, anteriormente à apresentação da proposta, outras empresas de transporte aéreo que explorem o todo ou parte da mesma rota. Contudo, a empresa de transporte aéreo não poderá ser impedida de propor, nem as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes de aprovar, uma tarifa, mesmo que a empresa de transporte aéreo não tenha chegado a um acordo com as outras empresas de transporte aéreo designadas, relativamente a essa tarifa, ou que não haja outras empresas de transporte aéreo designadas a explorar a mesma rota.
3. Qualquer tarifa proposta por uma empresa de transporte aéreo designada por uma das Partes Contratantes, aplicada ao transporte de e para a área da outra Parte Contratante, será submetida às autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes pela empresa de transporte aéreo que pretende a aprovação da tarifa, segundo as exigências individuais das autoridades aeronáuticas, respeitantes às disposições da alínea g) do Artigo 1º. A proposta deverá ser submetida no prazo máximo de 60 dias (ou inferior, se acordado pelas autoridades aeronáuticas) antes da data proposta para a entrada em vigor. A tarifa proposta será considerada como tendo sido submetida às autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes na data da recepção da proposta, pelas mesmas autoridades.
4. Qualquer tarifa proposta poderá, a todo o tempo, ser aprovada pelas autoridades aeronáuticas da Parte Contratante e, desde que esteja em conformidade com o nº 3 deste Artigo, será considerada aprovada por aquelas autoridades, salvo se, no prazo de 30 dias (ou menor, se assim acordado pelas autoridades aeronáuticas) as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes notificarem, por escrito, as mesmas autoridades da outra Parte Contratante, da sua desaprovação.

5. Se uma tarifa for desaprovada nos termos do nº 4 deste Artigo, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes poderão estabelecer, conjuntamente, a tarifa. Para tanto, uma das Partes Contratantes deverá, no prazo de 30 dias contados a partir da data da notificação de desaprovação, solicitar consultas entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes, que deverão ter lugar no prazo de 30 dias após a recepção, pela outra Parte Contratante, da solicitação escrita.
6. Na aprovação das tarifas, as autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante poderão fixar o período de vigência que considerem adequado. Sempre que for estabelecido um período de vigência para uma tarifa, esta permanecerá em vigor até ao termo de vigência, salvo se for substituída pela empresa ou empresas de transporte aéreo envolvidas, com a aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, ou se uma nova tarifa for proposta e aprovada antes do termo do período de vigência.

Quando não for estipulado um período de vigência para uma tarifa aprovada, e, não tendo sido proposta e aprovada uma nova tarifa, a primeira manter-se-á em vigor até que as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes notifiquem da data final da vigência. Esta notificação deverá ser feita com uma antecedência mínima de 90 dias relativamente à data final pretendida para a vigência daquela tarifa. As autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante poderão, no prazo de 30 dias a partir da recepção da notificação, solicitar consultas entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes, com o objectivo de, conjuntamente, estabelecer uma nova tarifa. Essas consultas deverão ter lugar no prazo de 30 dias contados a partir da recepção, pela outra Parte Contratante, da solicitação escrita.

7. Se uma tarifa não for aprovada pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante nos termos do nº 4 deste Artigo e, se as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes não conseguirem estabelecer, conjuntamente, uma tarifa de acordo com os nºs 5 e 6 deste Artigo, o diferendo poderá ser resolvido nos termos do Artigo 17º deste Acordo.

8. As empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes poderão adequar qualquer tarifa (nível de preço, condições e data de denúncia) devidamente aprovada e aplicada por uma empresa de transporte aéreo designada por uma das Partes Contratantes, ao transporte entre as mesmas duas cidades situadas numa rota entre as Partes Contratantes.

ARTIGO 13º Transferência de Rendimentos

As empresas de transporte aéreo designadas poderão converter e transferir para a sua área, a pedido, os excedentes das receitas sobre as despesas realizadas localmente. A conversão e a transferência serão livremente permitidas à taxa de câmbio aplicável às transacções correntes e à transferência dessas receitas, em vigor na data da conversão e transferência das mesmas, e estarão isentas de taxas, excepto as normalmente cobradas pelos bancos por este tipo de operações.

ARTIGO 14º Representação das Empresas de Transporte Aéreo

1. Cada uma das Partes Contratantes atribuirá, numa base de reciprocidade, às empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante, o direito de estabelecer representações na sua área, incluindo escritórios, pessoal administrativo, técnico e comercial, que considerem essenciais para a exploração das empresas de transporte aéreo, em conformidade com as leis e regulamentos da Parte Contratante em cuja área se encontram essas representações.
2. As empresas de transporte aéreo designadas por ambas as Partes Contratantes poderão proceder à venda de transporte aéreo na área da outra Parte Contratante, directamente ou através de agentes. As Partes Contratantes não imporão restrições ao direito dessas empresas à venda desse transporte, bem como ao direito de terceiros à compra dos referidos transportes, em moeda local ou em qualquer outra moeda livremente convertível.

ARTIGO 15º Aprovação de Horários

1. As empresas de transporte aéreo designadas por uma das Partes Contratantes deverão submeter o seu plano de operações à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, no prazo mínimo de quarenta e cinco (45) dias relativamente ao início das operações. No plano deverão estar incluídos, em especial, os horários, a frequência de voos e os tipos de aeronaves utilizados.
2. Quaisquer posteriores alterações a um plano de operações aprovado deverão ser submetidas a aprovação.

ARTIGO 16º Segurança da Aviação

1. As Partes Contratantes reafirmam que o seu dever mútuo de proteger a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita constitui parte integrante deste Acordo.

As Partes Contratantes deverão, em particular, agir em conformidade com as disposições da Convenção Relativa às Infrações e Certos Outros Actos Ilícitos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio no dia 14 de Setembro de 1963, da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia no dia 16 de Dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal no dia 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 operacional dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, de aeroportos e serviços de navegação aérea, bem como outras ameaças a segurança da aviação civil.
3. As Partes Contratantes actuarão, no seu relacionamento mútuo, em conformidade com as disposições aplicáveis sobre a segurança da aviação civil, estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e referidas como Anexos à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, no dia 7 de Dezembro de 1944.

As Partes Contratantes exigirão que os operadores de aeronaves nelas registadas ou operadores de aeronaves, que tenham o seu principal local de negócios ou residência permanente nas suas áreas, bem como os operadores de aeroportos nas suas áreas, actuem em conformidade com essas disposições sobre a segurança da aviação.

4. As Partes Contratantes acordam em que pode ser exigido àqueles operadores de aeronaves o cumprimento das disposições sobre a segurança da aviação civil referidas no nº 3 deste Artigo, impostas pela outra Parte Contratante à entrada, saída e durante a permanência na área dessa Parte Contratante. Cada uma das Partes Contratantes assegurará que sejam efectivamente aplicadas, na sua área, medidas apropriadas para proteger as aeronaves e inspecionar os passageiros, tripulações e respectiva bagagem pessoal, bagagem, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada uma das Partes Contratantes considerará também, positivamente, qualquer solicitação da outra Parte Contratante respeitante à tomada de medidas especiais de segurança para fazer face a uma ameaça específica.
5. Em caso de incidentes ou ameaças de captura ilícita de aeronaves civis ou outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, aeroportos ou serviços de navegação aérea, as Partes Contratantes prestar-se-ão apoio, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas tendentes a pôr termo com rapidez e segurança ao incidente ou ameaça do mesmo.

ARTIGO 17º
Consultas

Cada uma das Partes Contratantes poderá, a qualquer momento, solicitar consultas sobre a implementação, interpretação, aplicação ou alteração do presente Acordo, bem como à aplicação do mesmo. Essas consultas, que poderão ter lugar entre as autoridades aeronáuticas, deverão ter início dentro do prazo de sessenta (60) dias, contados a partir da data de recepção, pela outra Parte Contratante, da solicitação escrita, salvo se diferentemente acordado pelas Partes Contratantes.

ARTIGO 18º
Alterações

1. Se uma das Partes Contratantes considerar conveniente alterar alguma das disposições deste Acordo, poderá solicitar consultas com a outra Parte Contratante; essas consultas, entre as autoridades aeronáuticas, poderão ser efectuadas através de reuniões ou por correspondência, devendo ter início no prazo de sessenta (60) dias a contar da data de recepção da solicitação, salvo se diferentemente acordado pelas Partes Contratantes. As alterações acordadas entrarão em vigor logo após terem sido aprovadas, em conformidade com as exigências de ambas as Partes Contratantes, e terem sido confirmadas por escrito.
2. As alterações aos Anexos a este Acordo poderão ter lugar por acordo directo entre as competentes autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

ARTIGO 19º
Resolução de Diferendos

1. Se surgir um diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou à aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes deverão, de início, procurar resolvê-lo através de negociações.

2. Se as Partes Contratantes não conseguirem resolver o diferendo através de negociações, deverão acordar em remeter a sua resolução a um árbitro, ou, a pedido de uma das Partes Contratantes, a um tribunal composto de três árbitros, dois dos quais serão nomeados pelas Partes Contratantes, e o terceiro pelos dois árbitros assim nomeados. Cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro no prazo de sessenta (60) dias, a contar da data de recepção, por uma das Partes Contratantes, de uma notificação escrita pela outra Parte Contratante, solicitando a resolução do diferendo. O terceiro árbitro será nomeado no prazo de sessenta (60) dias a contar da data de nomeação dos dois primeiros árbitros. Se uma das Partes Contratantes não nomear um árbitro no prazo especificado, ou se o terceiro árbitro não for nomeado no prazo especificado, cada uma das Partes Contratantes poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional, que designe um árbitro ou árbitros, como for necessário. O terceiro árbitro deverá ser, sempre, um nacional de um Estado que possa ser considerado neutro em relação ao diferendo, e actuará como Presidente do tribunal. Igualmente, determinará o local onde terá lugar a arbitragem. Se o Presidente for um nacional de um Estado que não pode ser considerado neutro em relação ao diferendo, o Vice-Presidente mais antigo, sobre quem não recaia este impedimento, designará o árbitro ou árbitros. O tribunal arbitral decidirá por maioria de votos.

3. Os encargos do tribunal serão repartidos em partes iguais entre as Partes Contratantes.

4. As Partes Contratantes comprometem-se a respeitar quaisquer decisões proferidas nos termos do nº 2 deste Artigo.

5. Se e enquanto uma das Partes Contratantes não cumprir uma decisão proferida nos termos do nº 2 deste Artigo, a outra Parte Contratante poderá limitar, suspender ou revogar os direitos ou privilégios que concedeu à Parte Contratante ou às empresas de transporte aéreo em falta, nos termos deste Acordo.

ARTIGO 20º
Registro

Este Acordo e o seu Anexo, e quaisquer alterações posteriores, deverão ser registados na Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 21º
Denúncia

Este Acordo vigorará por período indeterminado.

Qualquer das Partes Contratantes poderá, contudo, a todo o tempo, notificar a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar o presente Acordo. Essa notificação será, simultaneamente, comunicada à Organização de Aviação Civil Internacional. O Acordo terminará doze (12) meses após a data de recepção da notificação pela outra Parte Contratante, salvo se a notificação de denúncia for retirada, por comum acordo, antes de expirar aquele prazo. Se a outra Parte Contratante não acusar a recepção, a notificação será considerada recebida quatorze (14) dias após sua a recepção pela Organização de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 22º
Entrada em Vigor

Este Acordo entrará em vigor na data da sua assinatura.

Em fé de que, os signatários, devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram este Acordo.

Feito em Oslo, aos 12 de Dezembro de 1996, em duplicado em língua inglesa.

Pelo Governo de
Macau

Pelo Governo do
Reino da Noruega

Vasco Rocha Vieira
Governador

Sissel Rønbeck
Ministro dos Transportes
e Comunicações

ANEXO
ao Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo de Macau
e o Governo do Reino da Noruega

Secção 1

Rotas a serem exploradas pela(s) empresa(s) de transporte aéreo de Macau, em ambos os sentidos:

De Macau, através de pontos intermédios, para pontos na Noruega e além.*)

Secção 2

Rotas a serem exploradas pela(s) empresa(s) de transporte aéreo da Noruega, em ambos os sentidos:

De pontos na Noruega, através de pontos intermédios, para Macau e pontos além.

Está excluído o direito à exploração de serviços aéreos entre Macau e Hong Kong, Taiwan e pontos no interior da China.

Secção 3

As empresas aéreas designadas por ambas as Partes Contratantes poderão, em qualquer ou em todos os voos, omitir paragens nos pontos intermédios ou além, referidos acima, sempre que esses voos comecem ou terminem na área da Parte Contratante que designou a empresa de transporte aéreo em questão.

Secção 4

Pontos intermédios e além, incluindo o exercício das quintas liberdades de tráfego, serão estabelecidos, conjuntamente, pelas autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

*) Nenhum ponto na Dinamarca ou na Suécia poderá ser servido como pontos intermédios ou além.

澳門政府和
挪威王國政府航班協定

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,和挪威王國政府,

意欲締結一項協定,為在她們之間和以遠建立定期航班,

達成協議如下:

第一條
定義

在本協定中:

(一)“地區”一詞在澳門方面,包括澳門半島、氹仔和路環島,在挪威方面,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;

(二)“航空當局”一詞,在澳門方面指民航局,在挪威王國方面指運輸暨交通部,或對雙方而言指授權執行上述當局目前行使職能的任何個人或當局;

(三)“指定空運企業”一詞指根據本協定第四條獲得指定的空運企業;

(四)“航班”、“國際航班”、“空運企業”和“非運輸業務性經停”名詞,分別採納第二條中所述公約第九十六條所載的含意;

(五)“協定”指本協定、其附件和對其的任何修改;

(六)“附件”指本協定的附件或根據本協定第十八條第二款規定所作的修正。

附件構成本協定的組成部分以及所有對協定的引述除非另有規定應包括對附件的引述;

(七)“運價”一詞指運輸旅客、行李和貨物應付的價格和使用這些價格的條件,包括承運人從事與航空運輸有關的其它服務的價格和條件,包括付給代理人的報酬和條件,但不包括運輸郵件的報酬或條件;

(八)“使用費”一詞指主管當局就提供機場建築物或設施或導航設施,包括為飛機、其機組、旅客和貨物提供有關的服務和設施,向空運企業收取或其允許收取的費用。

第二條

適用於國際航班的芝加哥公約的規定

締約雙方在執行本協定時,其作法應符合一九四四年十二月七日在芝加哥開放簽字的國際民航公約的規定,包括有關附件和對公約或對其有關附件的任何有關的修改,只要這些規定適用於國際航班。

第三條

業務權利

一.締約一方給予締約另一方下列權利,以便締約另一方指定空運企業經營國際航班:

(一)飛越其地區而不降停;

(二)在上述地區作非運輸業務性經停;

(三)在上述地區本協定附件中規定的地點降停,以便以分開或混合方式,上下國際旅客、貨物和郵件業務。

二.本條第一款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、貨物和郵件前往該締約另一方地區內另一地點的特權。

三.除根據本協定第四條指定的空運企業之外,締約一方空運企業應同樣享有本條第一款第(一)段和第(二)段中規定的權利。

第四條 指定空運企業

一. 締約一方有權向締約另一方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. 締約另一方收到此項指定後，在不違反本條第三和第四款規定的情況下，應毫不延誤地授予指定的空運企業以適當的經營許可。

三. 締約一方航空當局可要求締約另一方指定的某一空運企業向其證實，該空運企業具備資格履行該當局根據法律和規定制定的在經營國際航班方面通常和合理採用的符合公約規定的條件。

四. 締約一方如果未能滿意該空運企業在上述地區註冊和以該地區為主要經營地，該締約一方將有權拒絕給予本條第二款中所述的經營許可或對該指定空運企業行使本協定第三條中規定的權利附加其可能認為必要的條件。

五. 一家空運企業一旦獲得指定和授權，它可以開始經營協議航班，條件是該空運企業遵守本協定所有的適用規定，包括關於運價的規定。

第五條 撤銷、暫停和規定條件

一. 締約一方有權扣留或撤銷經營許可或暫停締約另一方指定的一家空運企業行使本協定第三條中規定的權利，或對行使這些權利規定其可能認為必要的條件：

(一) 如其不滿意該空運企業是在上述地區內註冊和以該地區為主要經營地；

(二) 如果該空運企業未能遵守授予這些權利的該締約方的法律和規定；或

(三) 如果該空運企業在其它方面未能根據本協定規定的條件經營。

二. 除非必須立即撤銷或暫停本條第一款提及的經營許可或規定其中的條件，以防止進一步違反法律和規定，此種權利應在與締約另一方協商之後方可行使。

在此情況下，協商應自締約另一方收到書面要求之日起三十天內舉行。

第六條 使用機場和設施

一. 締約一方將不向締約另一方指定空運企業收取高于向在締約雙方地區之間經營的其自己的空運企業收取的使用費。

對締約一方批准的空運企業經營國際業務所收取的任何航空導航收費應與向有關空運企業提供服務的成本保持合理的關聯，締約雙方將按國際民用航空組織（國際民航組織）頒佈的相關的准則辦理。

二. 在經營協議航班時，對締約雙方空運企業使用機場以及締約雙方控制之下所有其它設施應採用相同統一的條件。

三. 締約一方應鼓勵在其主管收費當局和使用這些收費當局提供服務和設施的空運企業之間就使用費進行協商。在實際可行的情況下，通過這些空運企業的代表機構進行。對於任何此種收費變更的建議應合理通知使用人，使它們能夠在作出變更之前表示意見。締約一方應進一步鼓勵其主管收費當局和此種使用人就此種費用交流有關的信息。

第七條 海關稅

一. 締約一方經營國際航班的飛機、及其在機上的正常設備、燃油和潤滑油供應和飛機供應品（包括食品、飲料和煙草），在進入締約另一方地區時應免除所有海關稅、檢驗費和其它稅收或稅捐，條件是此種設備和供應品留置在飛機上直至重新出口。

二. 除了提供服務的成本為基礎的收費之外，以下物品亦應免除本條第一款所述的關稅、檢驗費和費用：

(一) 運進或在締約一方地區內供應以及裝機，在合理數量之內，供締約另一方一指定空運企業從事國際航班的出境飛機使用的機上供應品；

(二) 運進締約一方地區為維護或修理締約另一方一指定空運企業國際航班上使用的飛機的零備件，包括發動機；和

(三) 運進締約一方地區供締約另一方一指定空運企業從事國際航班的飛機使用的燃油、潤滑油和技術消耗供應品，即使這些供應品是在裝上飛機的締約方地區的上空飛行的航段上使用。

三. 可以要求將本條第一和第二款所述的設備和供應品置於有關當局的監管或控制之下。

四. 在締約一方指定空運企業已與另一家或多家空運企業訂有協議在締約另一方地區內借用或移交本條第一和第二款所規定物品的情況下，本條所規定的免除應同樣適用，條件是該另一家或多家空運企業同樣從締約另一方獲得了此種免除。

第八條 儲存機載設備和供應品

留置在締約一方飛機上的正常機上設備、以及物品和供應品，只有經過該地區海關當局同意之後方可：

在締約另一方地區內卸下。在此情況下，它們可以置於上述當局監管之下直至重新運出或根據海關規定另行處理。

第九條 入境放行規定

一. 直接過境締約一方地區的旅客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。

二. 締約一方關於入境、放行、過境、移民、護照、海關和檢疫的法律和規定，締約另一方的空運企業均須履行和由其或為其機組、旅客、貨物和郵件在過境、進入、離開和在上述締約一方地區內時履行。

第十條 運力

一. 締約一方指定空運企業在本協定附件中規定航線上經營航班時應享有公平和均等的機會。

二. 在本協定附件中規定航線上經營航班時，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，以免不適當地影響后者經營的航班。

三. 指定空運企業提供的協議航班應以提供足夠的運力為主要目的，以滿足當前和合理預計的運輸來自或前往指定空運企業締約方地區旅客、郵件和貨物的需求。

第十一條 交換統計

締約一方航空當局應按要求向締約另一方航空當局提供為審核第一締約一方指定空運企業在協議航班上提供的運力可能合理所需的此種定期或其它統計說明。

此種說明應包括確定空運企業在協議航班上載運的業務量所需的所有資料。

第十二條 運價

一. 締約一方指定空運企業為前往和來自締約另一方地區運輸所採用的運價應是締約雙方航空當局批准的運價并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，使用人利益，合理利潤和經營相同航線的全部或部分航段的其它空運企業的運價。

二. 本條第一款所述的運價可由尋求批准此項運價的締約雙方指定空運企業協議，它們可在建議此項運價之前與經營相同航線的全部或部分航段的其它空運企業磋商。但是，如果該空運企業未能取得其它指定空運企業同意此項運價，或因為沒有其它指定空運企業經營

相同航線時，則不應阻止一指定空運企業建議或締約雙方航空當局批准任何運價。

三. 締約一方指定空運企業為前往和來自締約另一方地區運輸所建議的任何運價應由尋求批准此項運價的指定空運企業按航空當局可能另外要求透露第一條第七項細節的方式向締約雙方航空當局申報。運價應在建議生效之日之前不少於六十天申報（或締約雙方航空當局可能同意的較短期限）。所建議的運價應在這些航空當局收到建議運價之日按已向締約一方航空當局申報予以對待。

四. 只要運價已按本條第三款申報，任何運價均可隨時由一締約方航空當局批准。除非在申報之日三十天內，締約一方航空當局向締約另一方航空當局發出不批准此項運價的書面通知，運價應被認為已經批准。

五. 如果根據本條第四款規定發出了不批准通知，締約雙方航空當局可以共同確定運價。為此目的，締約一方可以在不批准通知的三十天內，要求在締約雙方航空當局之間磋商，并在自締約另一方航空當局收到不批准通知之日三十天內進行。

六. 在批准運價時，締約一方航空當局可以在批准書上附加其認為合適的結束日期。在一項運價附加結束日期時，它在到期日之前將持續有效，除非該空運企業或多家有關空運企業在締約雙方航空當局同意之下撤銷該運價，或除非在結束日期之前申報了替代運價。當批准一項運價并未附加結束日期之時，該運價將持續有效直至締約一方航空當局發出通知終止其批准。此項通知應在計劃運價結束日期至少九十日之前發出。締約另一方航空當局可以在收到上述通知三十天之內要求在締約雙方航空當局之間進行磋商以便共同確定一項替代運價。此種磋商應在締約另一方收到此項書面要求之日三十天內舉行。

七. 如果締約一方航空當局根據本條第四款不批准一項運價，以及締約雙方航空當局未能根據本條第五款和第六款共同確定一項運價，爭議可以根據本協定第十七條予以解決。

八. 締約雙方指定空運企業應被允許在締約雙方之間的一條航線上與締約一方一指定空運企業為在相同一對城市之間運輸而正式批准和採用的任何運價取齊（即：價格水平、條件和終止日期）。

第十三條 轉移收入

每一指定空運企業有權將在當地開銷之后的當地余額按要求兌換和匯回其地區。應該允許兌換和匯出不加限制地按兌換和匯出之時當時交易有效的適用比價進行以及除銀行為辦理此種兌換和匯出收取正常的費用外不再需要支付任何其它費用。

第十四條 空運企業代表處

一. 在互惠的基礎上, 締約一方給予締約另一方指定空運企業在其地區內根據派駐代表處締約方的法律和規定派駐因有關指定空運企業需要而可能必要的代表的權利, 包括辦公、管理、商務和技術人員。

二. 締約雙方指定空運企業有權在締約另一方地區內直接或通過代理人從事航空運輸銷售, 締約雙方將不限制締約一方指定空運企業以當地或任何可自由兌換貨幣銷售和任何個人購買此種運輸。

第十五條 批准飛行時刻表

一. 締約一方指定空運企業應在開始運營前至少四十五天將其業務計劃上交締約另一方航空當局批准。計劃應特別包括班期時刻表、航班班次和使用的機型。

二. 以後對批准的航空業務計劃所做的任何變更同樣需要上報批准。

第十六條 航空保安

一. 締約一方重申保障民航安全不受非法行為干擾的責任構成本協定的一個組成部分。

締約一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航空規定。

二. 締約一方應在締約另一方要求之時向其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. 締約雙方在相互的關係中, 應遵守國際民航組織制定的適用航空安全規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的附件。

締約一方須要求, 其註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安全規定。

四. 締約一方同意, 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本條第三款所述的航空保安規定。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、行李、貨物、郵件和機上供應品。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此種飛機、飛機旅客、及機組、機場及飛機導航設施安全的非法行為, 締約一方須協助締約另一方, 通過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。

第十七條 協商

締約一方可隨時就本協定的執行、解釋、應用或修改或本協定的遵守要求進行協商, 此種協商, 可以在航空當局之間舉行, 應在締約另一方收到書面要求之日六十天期限內開始, 除非締約雙方另有協議。

第十八條 修改

一. 如果締約任何一方認為需要修改本協定的任何規定, 可以要求與締約另一方協商。此種協商, 可以在航空當局之間通過討論或信函舉行, 應在收到要求之日六十天的期限內開始, 除非締約雙方另有協議。任何協議的修改應在根據締約雙方必需的要求批准之後并書面確認生效。

二. 對本協定附件的修改可以在締約雙方主管航空當局之間直接協議進行。

第十九條 解決爭議

一. 如果締約雙方就本協定的解釋或實施發生任何爭議, 締約雙方應首先通過談判解決。

二. 如締約雙方未能通過談判解決爭議, 它們可同意將此爭議交由某仲裁人裁決, 或按締約任何一方要求將此爭議提交給三名仲裁員的仲裁庭裁決, 締約一方各委任一名, 第三名由按此委任的兩名仲裁員指定。締約一方應自締約任何一方從另一方收到書面通知要求仲裁此項爭議之日起在六十天的期限內委任一名仲裁員, 第三名仲裁員應在下一個六十天內指定。如締約任何一方未能在規定期限內委任一名仲裁員, 或在規定期限內沒有指定第三名仲裁員, 締約任何一方可要求國際民航組織理事會主席視需要情形指定一名仲裁員或數名仲裁員。無論何種情況, 第三名仲裁員應是在此項爭議中被視為一中立國家的國民并將作為仲裁庭的主席和確定舉行仲裁的地點。如果該主席認為他是一個在此項爭議中不能被視為一中立國家的國民, 不因此原因失去資格的最資深的副主席將作出指定。仲裁庭將以多數票作出決定。

三. 仲裁庭的費用將由締約雙方均攤。

四. 締約雙方承允遵守根據本條第二款所作出的任何裁決。

五. 如果和只要締約任何一方不遵守根據本條第二款所作出的任何裁決, 締約另一方可以限制、扣留或撤銷它由于本協定而授予締約方或指定空運企業的任何權利或特權。

第二十條 向國際民航組織登記

本協定和其附件以及對其任何隨後的修改必須向國際民航組織登記。

第二十一條 終止

本協定無限期有效。

但是, 締約一方可隨時通知締約另一方其終止本協定的決定。此項通知應同時發給國際民航組織。在此情況下, 本協定自締約另一方收到通知之日十二個月後終止, 除非在本期限到期之前協議撤銷終止通知。在締約另一方未確認收到此項通知時, 該通知應在國際民航組織收到該通知十四天之後被認為已經收到。

第二十二條 生效

本協定自簽字之日生效。

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, 于一九九六年十二月十二日在奧斯陸用英文簽訂。

澳門政府代表

挪威王國政府代表

韋奇立
總督

容貝克
運輸暨交通部長

澳門政府和挪威王國政府 航班協定附件

第一部分

澳門指定空運企業可以經營的往返航線:

從澳門經過中間點至挪威王國的地點和以遠地點*

第二部分

挪威王國指定空運企業可以經營的往返航線:

從挪威王國的地點經過中間點至澳門和以遠地點

但是, 以上不包括在澳門和香港、台灣和中國內地地點之間提供航班的權利。

第三部分

締約雙方指定空運企業的任何或全部航班可以不降停上文所述的任何中間點和/以遠點, 條件是這些航班從指定有關空運企業的締約方地區內始發或結束。

第四部分

中間點和以遠點包括行使第五種業務權由締約雙方航空當局共同決定。

*: 瑞典或丹麥的地點不可作為中間點或以遠點提供航班。

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF MACAU AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF NORWAY

*Air Services Agreement between
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 Kingdom of
Norway,*

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

Have agreed as follows:

Article 1 Definitions

For the purpose of this Agreement:

- (a) The term "area" in relation to Macau includes the Macau Peninsula and the Taipa and Coloane Islands and in relation to Norway has the meaning assigned to "Territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of Macau, the Civil Aviation Authority; and in the case of the Kingdom of Norway, the Ministry of Transport and Communications; or in both cases any person or body authorized to perform the functions presently exercised by the abovementioned authorities;
- (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated in accordance with Article 4 of this Agreement;

- (c) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning laid down in Article 96 of the Convention referred to in Article 2;
- (e) "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any amendments thereto;
- (f) "Annex" means the Annexes to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 18 of this Agreement. The Annexes form an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annexes except otherwise provided;
- (g) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight, and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the carrier in connection with the air transportation, and including remuneration and conditions offered to agencies, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;
- (h) the term "user charges" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crew, passengers and cargo.

Article 2

Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, including the relevant Annexes and any relevant amendments to the Convention or to its relevant Annexes, insofar as these provisions are applicable to international air services.

Article 3

Traffic Rights

- Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by the airlines designated by the other Contracting Party:
 - to fly without landing across its area,
 - to make stops in the said area for non-traffic purposes,
 - to make stops in the said area at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking up and discharging on international traffic passengers, cargo and mail, separately or in combination.
- Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the area of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the area of that Contracting Party.
- The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 4 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraph 1 (a) and (b) of this Article.

Article 4

Designation of Airline

- 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.

- On receipt of such designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the designated airlines the appropriate operating authorizations.
- 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 in conformity with the provisions of the Convention.
- Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3, in any case where it is not satisfied that the airline is incorporated and has its principal place of business in the said area.
- When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement, including those related to tariffs.

Article 5

Revocation, Suspension and Imposition of Conditions

- Each Contracting Party shall have the right to withhold or revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3 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 these rights:
 - in any case where it is not satisfied that the airline is incorporated and has its principal place of business in the said area;
 - in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights; or
 - in the case that the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

- Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization mentioned in paragraph 1 of this Article or imposition of the 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.

In this case consultations shall be held within thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

Article 6

Utilization of Airports and Facilities

- A Contracting Party shall not impose on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on their own airlines operating between the areas of the Contracting Parties.

Any air navigation facility charge imposed on international traffic performed by airlines licensed by one of the Contracting Parties, shall be reasonably related to the cost of service rendered to the airline concerned, and the Contracting Parties will act in conformity with the relevant guidelines issued by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

2. When operating the agreed services, the same uniform conditions shall apply to the use by the airlines of both Contracting Parties of airports as well as of all other facilities under their control.
3. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in such charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning such charges.

Article 7 Customs Duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be relieved from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the area of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.
2. With the exception of charges based on the cost of the service provided, the following items shall also be relieved from the duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article:
 - (a) aircraft stores, introduced into or supplied in the area of a Contracting Party, and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;
 - (b) spare parts, including engines introduced into the area of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party; and
 - (c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the area of a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the area of the Contracting Party in which they are taken on board.
3. Equipment and supplies 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. The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of one Contracting Party have 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 paragraphs 1 and 2 of this Article provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from the other Contracting Party.

Article 8 Storage of Airborne Equipment and Supplies

The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft 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 area. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 9 Entry Clearance Regulations

1. Passengers in 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.
2. The laws and regulations of one Contracting Party regarding entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of their crew, passengers, cargo and mail, upon transit of, admission to, departure from and while within the area of such a Contracting Party.

Article 10 Capacity Provisions

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in the Annex to this Agreement.
2. In the operation of the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement the designated airlines of either Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airlines operate.
3. The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and freight, coming from or destined for the area of the Contracting Party designating the airline.

Article 11 Exchange of Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall, on request, provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party 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 first Contracting Party.

Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airlines on the agreed services.

Article 12 Tariffs

1. 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 those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost

of operation, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariffs, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariffs, or because no other designated airline is operating on the same route.
3. Any tariff proposed by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the area of the other Contracting Party shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline seeking approval of the tariff in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in Article 1 (g). It shall be filed not less than 60 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.
4. Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph 3 of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.
5. If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph 4 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.
6. In approving tariffs, the aeronautical authorities of a Contracting Party may attach to their approval such terminal dates as they consider appropriate. Where a tariff has a terminal date, it shall remain in force until the due terminal date, unless withdrawn by the airline or airlines concerned with the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, or unless a replacement tariff is filed and approved prior to the terminal date.

When a tariff has been approved without a terminal date and where no new tariff has been filed and approved, this tariff shall remain in force until the aeronautical authorities of either Contracting Party give notice terminating its approval. Such notice shall be given at least 90 days before the intended terminal date of the tariff. The aeronautical authorities of the other Contracting Party may, within 30 days of receipt of the said notice, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties for the purpose of jointly determining a replacement tariff. Such consultations shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

7. If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph 4 of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have

been unable jointly to determine a tariff in accordance with paragraphs 5 and 6 of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

8. The designated airlines of the Contracting Parties shall be allowed to match (i.e. price level, conditions and expiry date) any tariff duly approved and applied by a designated airline of one of the Contracting Parties for travel between the same city-pair(s) on a route between the Contracting Parties.

Article 13 Transfer of Earnings

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its area 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, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 14 Airline Representation

1. Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its area their representatives including office, administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airlines concerned according to the laws and regulations of the Contracting Party in whose area the representatives are being maintained.
2. The designated airlines of both Contracting Parties shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The Contracting Parties shall not restrict the right of the designated airlines of each Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such transportation in local or in any freely convertible currency.

Article 15 Approval of Flight Schedules

1. The airlines designated by one Contracting Party shall submit their traffic programme for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least forty-five (45) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used.
2. Any alteration made in an approved air traffic programme at a later date shall also be submitted for approval.

Article 16 Aviation Security

1. Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

Each Contracting Party 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, the "Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation", signed at Montreal on 23 September, 1971.

2. Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December, 1944.

Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that 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, mail 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, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 17 Consultations

Either Contracting Party may at any time request consultation on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with the Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 18 Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities, and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Any modifications so agreed shall come into force when approved in accordance with the necessary requirements of both Contracting Parties and as confirmed in writing.
2. Modifications to the Annexes to this Agreement may be made by direct Agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 19 Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a written notice requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a state which can be regarded as neutral in relation to the dispute and shall act as president of the tribunal, and shall determine the place, where the arbitration will be held. 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. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.
3. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.
4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.
5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airlines in default.

Article 20 Registration

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

Article 21 Termination

This Agreement remains in force for an unlimited period of time.

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

Article 22 Entry into Force

This Agreement will enter into force from the date of signature.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Oslo on 12th December 1996 in duplicate in the English language.

FOR THE GOVERNMENT OF
MACAU

FOR THE GOVERNMENT OF
THE KINGDOM OF NORWAY

Vasco Rocha Vieira
Governor

Sissel Rønbeck
Minister of Transport and
Communications

ANNEX
to the Air Services Agreement between
the Government of the Kingdom of Norway
and the Government of Macau

Section 1

Routes which may be operated by the designated airline(s) of Norway in both directions:

From points in Norway via intermediate points to Macau and points beyond.

However, this does not include the right to provide air services between Macau and Hong Kong, points in Taiwan and the inland of China.

Section 2

Routes which may be operated by the designated airline(s) of Macau in both directions:

From Macau via intermediate points to points in Norway and points beyond. *)

Section 3

The designated airlines of both Contracting Parties may on any or all flights omit calling at any of the intermediate and/or beyond points referred to above, provided that these flights originate or end in the area of the Contracting Party which has designated the airline concerned.

Section 4

Intermediate and beyond points including the exercise of fifth freedom traffic rights will be jointly decided by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

*) No points in Sweden or Denmark may be provided with air services as intermediate points or points beyond.

GOVERNO DE MACAU

Portaria n.º 14/97/M

de 10 de Fevereiro

Tendo em consideração o pedido para a constituição de uma casa de câmbio;

Mostrando-se o processo devidamente instruído e obtido o parecer favorável da Autoridade Monetária e Cambial de Macau;

Ao abrigo do disposto no n.º 2 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 80/89/M, de 20 de Novembro, e nos termos do n.º 4 do artigo 17.º do Estatuto Orgânico de Macau, e da alínea a) do n.º 2 do artigo 2.º da Portaria n.º 100/96/M, de 16 de Abril, o Secretário-Adjunto para a Coordenação Económica determina:

Artigo 1.º É autorizada a constituição de uma casa de câmbio com a denominação «Aldifera, Casa de Câmbio, Limitada», em chinês «Au Tak Lei Toi Vun Iao Han Cong Si».

Artigo 2.º A casa de câmbio a constituir deve adoptar os estatutos aprovados pela Autoridade Monetária e Cambial de Macau e exercer a sua actividade praticando as operações permitidas pela lei às casas de câmbio.

Governo de Macau, aos 3 de Fevereiro de 1997.

Publique-se.

O Secretário-Adjunto para a Coordenação Económica, *Vitor Rodrigues Pessoa*.

Portaria n.º 15/97/M

de 10 de Fevereiro

Tornando-se necessário proceder a uma nova emissão de selos postais;

Tendo em consideração o proposto pela Direcção dos Serviços de Correios e Telecomunicações;

澳門政府

訓令 第 14/97/M 號

二月十日

鑑於經請求設立一間兌換店；

又鑑於有關卷宗已適當組成並取得澳門貨幣暨匯兌監理署之贊同意見；

經濟協調政務司根據十一月二十日第80/89/M號法令第十一條第二款，《澳門組織章程》第十七條第四款及四月十六日第100/96/M號訓令第二條第二款 a 項之規定，命令：

第一條 許可設立一間名為“Aldifera, Casa de Câmbio, Limitada”，而中文名稱為“歐德利兌換有限公司”之兌換店。

第二條 將設立之兌換店應採用經澳門貨幣暨匯兌監理署核准之章程，並透過從事其業務而進行法律允許兌換店經營之活動。

一九九七年二月三日於澳門政府

命令公布。

經濟協調政務司 貝錫安

訓令 第 15/97/M 號

二月十日

鑑於有必要發行一套新郵票；

經考慮郵電司之建議；