

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

共和國總統府

Despacho

批 示

Nos termos do n.º 2 do artigo 3.º da Lei n.º 1/76, de 17 de Fevereiro, com as alterações que lhe foram introduzidas pela Lei n.º 13/90, de 10 de Maio, ratifico:

根據經五月十日第13/90號法律修改之二月十七日第1/76號法律第三條第二款之規定，本人批准下列航空協定及有關附件：

1. O Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo de Macau e o Governo da República Federativa do Brasil e respectivo Anexo, assinado em Macau em 15 de Julho de 1994 e aprovado, nessa mesma data, pelo Governador de Macau, ao abrigo do meu despacho de 6 de Janeiro de 1993, publicado no *Diário da República*, II Série de 11 do mesmo mês;

一、於一九九四年七月十五日在澳門簽訂、且經澳門總督於同日根據本人於一九九三年一月六日作出並在一月十一日之《共和國公報》第二組公布之批示核准之澳門政府與巴西聯邦共和國政府之航空運輸協定及有關附件；

2. O Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo de Macau e o Governo da República da Finlândia e respectivo Anexo, assinado em Macau em 9 de Setembro de 1994 e aprovado, nessa mesma data, pelo Governador de Macau, ao abrigo do meu despacho de 6 de Janeiro de 1993, publicado no *Diário da República*, II Série de 11 do mesmo mês;

二、於一九九四年九月九日在澳門簽訂、且經澳門總督於同日根據本人於一九九三年一月六日作出並在一月十一日之《共和國公報》第二組公布之批示核准之澳門政府與芬蘭共和國政府之航空運輸協定及有關附件；

3. O Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo de Macau e o Governo da República da Áustria e respectivo Anexo, assinado em Viena em 4 de Novembro de 1994 e aprovado, nessa mesma data, pelo Governador de Macau, ao abrigo do meu despacho de 6 de Janeiro de 1993, publicado no *Diário da República*, II Série de 11 do mesmo mês;

三、於一九九四年十一月四日在維也納簽訂、且經澳門總督於同日根據本人於一九九三年一月六日作出並在一月十一日之《共和國公報》第二組公布之批示核准之澳門政府與奧地利共和國政府之航空運輸協定及有關附件；

4. O Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo de Macau e o Governo do Reino da Bélgica e respectivo Anexo, assinado em Bruxelas em 16 de Novembro de 1994 e aprovado, nessa mesma data, pelo Governador de Macau, ao abrigo do meu despacho de 6 de Janeiro de 1993, publicado no *Diário da República*, II Série de 11 do mesmo mês;

四、於一九九四年十一月十六日在布魯塞爾簽訂、且經澳門總督於同日根據本人於一九九三年一月六日作出並在一月十一日之《共和國公報》第二組公布之批示核准之澳門政府與比利時王國政府之航空運輸協定及有關附件；

5. O Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo de Macau e o Governo do Reino dos Países Baixos e respectivo Anexo, assinado em Haia em 16 de Novembro de 1994 e aprovado, nessa mesma data, pelo Governador de Macau, ao abrigo do meu despacho de 6 de Janeiro de 1993, publicado no *Diário da República*, II Série de 11 do mesmo mês;

五、於一九九四年十一月十六日在海牙簽訂、且經澳門總督於同日根據本人於一九九三年一月六日作出並在一月十一日之《共和國公報》第二組公布之批示核准之澳門政府與荷蘭王國政府之航空運輸協定及有關附件；

6. O Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo de Macau e o Governo do Grão-Ducado do Luxemburgo e respectivo Anexo, assinado em Macau em 14 de Dezembro de 1994 e aprovado, nessa mesma data, pelo Governador de Macau, ao abrigo do meu despacho de 6 de Janeiro de 1993, publicado no *Diário da República*, II Série de 11 do mesmo mês;

六、於一九九四年十二月十四日在澳門簽訂、且經澳門總督於同日根據本人於一九九三年一月六日作出並在一月十一日之《共和國公報》第二組公布之批示核准之澳門政府與盧森堡大公國政府之航空運輸協定及有關附件；

方收到通知之日后一年以后終止，除非在本期限到期之前協議撤消終止通知。在締約另一方未確認收到此項通知時，該通知在國際民航組織收到該通知十四天后應被認為已經收到。

附件

航線表

第二十一條

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。

第二十二條

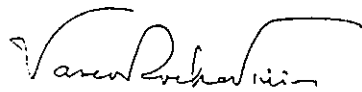
生效

本協定自締約雙方書面相互通知已經完成所有必要程序后，即告生效。

下列代表，經其各自政府正式授權，已在本協定上簽字為証。

本協定于一九九四年七月十五日在澳門簽訂，共兩份，每份均用葡萄牙文和中文寫成，兩種文本同等作准。

遇有分歧時，以葡萄牙文為準。



澳門政府
代表



巴西聯邦共和國政府
代表

澳門指定空運企業經營的航線：

澳門——中間點——巴西境內一點* ——以遠點

注：由澳門指定空運企業選擇

巴西聯邦共和國指定空運企業經營的航線：

巴西境內地點——中間點——澳門——以遠點

說明

一．澳門指定空運企業的任何或全部航班在上述航線上可以省略經停以及可以以任何順序經營航線上的地點，但條件是這些航線上的協議航班從澳門始發。

二．巴西聯邦共和國指定空運企業的任何或全部航班在上述航線上可以省略經停以及可以以任何順序經營航線上的地點，但條件是這些航線上的協議航班從巴西境內地點始發。

三．香港、台灣或中國大陸的地點不得作為中間點和以遠點經營。

四．締約雙方指定空運企業有權享有業務權經營最多達兩個中間點和一個以遠點，可以根據國際航協的期限在季節性基礎上變更地點。

五．締約雙方指定空運企業在將葡萄牙境內或日本境內地點作為一中間點或以遠點經營時不享有業務權。

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF MACAU AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND

The Government of Macau and the Government of the Republic of Finland, hereinafter referred to as "the Contracting Parties", 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;

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for international air services between and beyond Macau and Finland;

I have agreed as follows:

Article 1 Definitions

1. For the purposes 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 Finland, the Civil Aviation Administration, or, in both cases, any other person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities;
- b) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
- c) the term “area” in relation to Macau includes the Macau Peninsula and the Taipa and Coloane Islands and in relation to Finland has the meaning assigned to “territory” in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;
- d) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the said Convention;
- e) the term “user charges” means charges made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport and air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crew, passengers and cargo;
- f) the term “this Agreement” includes the Annex hereto and any amendments to the Annex and to this Agreement;
- g) The term “laws and regulations” of a Contracting Party means the laws and regulations at any time in force in the area of that Contracting Party;
- h) the term “tariff” means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail), including any significant additional benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage, and the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of persons, or on corresponding transactions for the carriage of cargo. It includes also the conditions that govern the applicability of the price for carriage or the payment of commission.

2. Titles given to the Articles of this Agreement are for reference purposes only.

Article 2

Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of the latter Party's 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 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 airline designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the area of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex for the purpose of taking on board and/or discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.
3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the right of taking on, 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 other Contracting Party.

Article 3

Designation of Airlines and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.
2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw or alter such designation.
3. On receipt of such written designation the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 4 of this Article and paragraph 1 of Article 4, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorization.
4. 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.

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

Article 4

Refusal, Revocation or Suspension of Operating Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to grant or to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2.2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as they may deem necessary on the exercise of those rights:

- a) 1. 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 Finland or its nationals; or
- a) 2. in the case of the Government of Finland, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Macau;
- b) in case of failure by that airline to comply with the laws and/or regulations of the Contracting Party granting the rights; or
- c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of fifteen (15) days from the date of a request for consultations.

Article 5

User Charges

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities, where practicable through the appropriate representative airline organizations. Reasonable advance notice shall be given to the designated airlines of any relevant proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage the competent charging authorities and airlines to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 6

Exemption from Customs and other Duties

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the area of the other Contracting Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that area.

2. There shall also be exempt from the duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

- a) aircraft stores taken on board in the area of one Contracting Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of the designated airline of the other Contracting Party;
- b) spare parts, including engines, introduced into the area of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international air service of the designated airline of the other Contracting Party;
- c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the area of one Contracting Party for use in an international air service of the designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the area of the other Contracting Party, in which area they are taken on board.

3. Materials referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under Customs supervision or control.

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

5. Necessary airline documents, such as timetables, air tickets and air waybills, intended for the use of the designated airline of one Contracting Party and introduced into the area of the other Contracting Party, shall be exempted from customs duties and similar charges in the latter area.

6. Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempted from customs duties, fees and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.

Article 7 Capacity Provisions

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have fair and equal opportunity to operate the agreed services on any route specified in the Annex to this Agreement.

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

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall retain as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline.

4. The right to take up or discharge on the agreed services international traffic destined for and coming from non-contracting parties at a point or points on the routes specified in the Annex to this Agreement shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development of international air transport and shall be subject to the general principle that capacity should be related to:

- a) the traffic requirements between the area of origin and the ultimate destination of the traffic;
- b) the requirements of through airline operations; and
- c) the traffic requirements of the geographical area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

Article 8

Approval of Traffic Programmes

1. The airline designated by one Contracting Party shall submit its traffic programmes (for the Summer and Winter Traffic periods) for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. The aeronautical authorities shall give their decision on such traffic programme submissions within twenty (20) days from the date the airline concerned submits its programme for approval.
2. Each alteration in the traffic programme as well as requests for permission to operate additional flights shall be submitted by the airline designated by one Contracting Party for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests for alteration or for additional flights shall be dealt with promptly by the aeronautical authorities.

Article 9

Information and Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to traffic carried on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party to and from the area of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted to its aeronautical authorities. Any additional statistical traffic data which the aeronautical authorities of one Contracting Party may desire shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

Article 10

Tariffs

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation), the interests of users and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.
2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article may be agreed between the designated airlines concerned in respect of each of the specified routes. Such

agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the appropriate international tariff co-ordination mechanism. However, inter-airline consultations shall not be a mandatory requirement for the filing and establishment of tariffs.

3. Each tariff shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) before the proposed date of its introduction.

4. Each proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time. In the absence of such approval it will be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party unless within twenty (20) days after the date of filing the aeronautical authorities of that Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff. If, however, either of the aeronautical authorities gives such written notice of disapproval the aeronautical authorities may at the request of either try to determine the tariff by agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot determine a tariff under the provisions of paragraph 4 of this Article the dispute may at the request of either be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

6. Each tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until it has been replaced by a new tariff determined in accordance with the provisions of this Article. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities of both Contracting Parties a tariff shall not have its validity extended by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

7. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall use their best endeavours to ensure that the designated airlines conform to the tariffs established in conformity with the provisions of this Article.

Article 11 Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall, where necessary, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline of the other Contracting Party.

Article 12

Commercial Activities

1. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to maintain in the area of the other Contracting Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, such offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.
2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services on their own transportation documents in the areas of both Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of the designated airline of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation.
3. Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, allow the designated airline of the other Contracting Party to perform its own handling of passengers, baggage and cargo (self-handling) in the area of the first Contracting Party. This right is subject to capacity limitations at the airport concerned and does not include air-side ground handling services (aircraft ground handling).

Article 13

Transfer of Funds

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer the excess of the receipts over expenditure in the area of the sale. The revenues from sales of air transport services and ancillary or supplemental services provided directly or through agents, as well as commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer, shall be included in such net transfer.
2. Such transfers shall be effected in a freely convertible currency at the prevailing rate of exchange and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation, imposition or delay.

Article 14

Aviation Security

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral

part of this Agreement. 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 the 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. The Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their area, and the operators of airports in their area, act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above 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 15

Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, or departure from its area of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft while within the said area shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry to, stay in or departure from its area of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, customs, currency, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, while they are within the said area.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the area of either Contracting Party and not leaving the airport zone reserved for such purposes shall, except in respect of security measures against acts of violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

Article 16

Consultations

In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement.

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, endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, 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 notice through the appropriate channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or

arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall not be a resident of Macau or a national of Finland and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. The expenses of the arbitration shall be equally shared between 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 consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modification agreed in such consultations shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other that these procedures have been complied with.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, amendments relating only to the Annex may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall become effective as agreed between them.

Article 19 Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party. In the absence of acknowledgment 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 20 Registration with ICAO

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

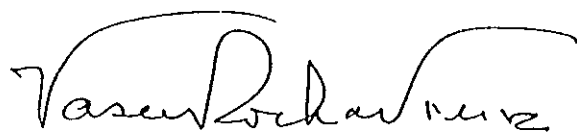
Article 21 Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other through the appropriate channels that the procedures necessary for the entry into force of this Agreement have been completed.

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

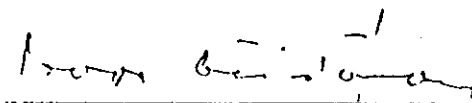
Done in duplicate at Macau, on 9 September 1994, in the English language.

For the Government of
Macau



Vasco Rocha Vieira
Governor

For the Government of
the Republic of Finland



Seppo Kääriäinen
Minister of Trade and Industry

ANNEX

To the Air Services Agreement between
the Government of Macau and the
Government of the Republic of Finland

Section 1

Routes which may be operated by the designated airline of Macau, in both directions:

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

Section 2

Routes which may be operated by the designated airline of Finland, in both directions:

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

No points in the mainland of China, Taiwan and HongKong may be served as intermediate or beyond points.

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. Intermediate and beyond points will be specified by the aeronautical authorities of the Contracting Parties and may be changed with a three months prior notice to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Section 4

Intermediate and beyond points including the exercise of fifth freedom traffic rights will be contemplated in a separate memorandum of understanding.

ACORDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE O GOVERNO DE MACAU E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA FINLÂNDIA

O Governo de Macau, devidamente autorizado pelo competente órgão de soberania da República Portuguesa e com o consentimento do Governo da República Popular da China e o Governo da República da Finlândia, de ora em diante designados por as Partes Contratantes;

Desejando concluir um acordo destinado a estabelecer serviços aéreos internacionais entre Macau e a Finlândia e além;

Acordam entre si o seguinte:

Artigo 1.º

Definições

Para os efeitos deste Acordo, e excepto quando disposto expressamente em contrário, os termos seguintes significam:

- a) “Autoridades Aeronáuticas”, no caso da República da Finlândia, a Administração da Aviação Civil, e no caso de Macau, a Autoridade de Aviação Civil, ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou entidade autorizada a desempenhar as funções ora exercidas pelas referidas autoridades aeronáuticas;
- b) “Empresa designada”, uma empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada de acordo com o artigo 3.º deste Acordo;
- c) “Área”, em relação a Macau, compreende a Península de Macau e as ilhas de Taipa e Coloane, e em relação à Finlândia tem o sentido que é atribuído a “Território” no artigo 2.º da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de Dezembro de 1944;
- d) “Serviços aéreos”, “serviços aéreos internacionais”, “empresa de transporte aéreo”, e “paragem para fins não comerciais”, o sentido que, respectivamente, lhes é atribuído pelo artigo 96.º da referida Convenção;
- e) “Taxas de utilização”, qualquer taxa aplicada às empresas de transporte aéreo pelas competentes autoridades, ou por estas autorizada, pela utilização de serviços aeroportuários ou de serviços de navegação aérea, incluindo ou com eles conexos, por aeronaves e as suas tripulações, passageiros e carga;
- f) “Acordo”, este Acordo, o seu Anexo e quaisquer modificações ao Acordo ou ao Anexo;
- g) “Leis e regulamentos” de uma Parte Contratante, as leis e regulamentos que, a qualquer tempo, estejam em vigor na área dessa Parte Contratante.
- h) “Tarifa”, o preço cobrado por uma empresa de transporte aéreo pelo transporte de passageiros, bagagem e carga (excepto correio), incluindo quaisquer serviços adicionais relevantes a serem fornecidos ou disponibilizados em conexão com esse transporte, e as comissões a serem pagas nas vendas de bilhetes para o transporte de pessoas, ou nas transacções correspondentes para o transporte de carga; inclui, igualmente, as condições reguladoras do preço do transporte ou do pagamento da comissão.

2. Os títulos dos artigos deste Acordo têm unicamente fins de referência.

Artigo 2º.
Direitos operacionais

1. Cada uma das Partes Contratantes concede à outra os seguintes direitos no atinente aos serviços aéreos internacionais desta última:
 - a) Sobrevoar, sem aterrar, a sua área;
 - b) Aterrar na sua área para fins não comerciais.
2. Cada uma das Partes Contratantes concede à outra os direitos especificados neste Acordo com o fim de estabelecer serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas na competente Secção do Anexo a este Acordo. Estes serviços e estas rotas são daqui em diante designados por “os serviços acordados” e “as rotas especificadas”, respectivamente. Na exploração dos serviços acordados numa rota especificada a empresa de transporte aéreo designada por cada uma das Partes Contratantes terá o direito de, adicionalmente aos direitos especificados no nº1 deste Artigo, fazer paragens na área da outra Parte Contratante com o intuito de embarcar ou desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e correio, separada ou combinadamente.
3. Nenhuma disposição do nº. 2 deste artigo deverá ser entendida como conferindo à empresa de transporte aéreo designada de uma Parte Contratante o direito de embarcar, na área da outra Parte Contratante, passageiros, carga e correio, para serem transportados remuneradamente ou por aluguer, com destino a outro ponto na área dessa Parte Contratante.

Artigo 3º.
Designação e autorização

1. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de designar, por escrito, à outra Parte Contratante, uma empresa de transporte aéreo para explorar os serviços acordados nas rotas especificadas.
2. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de revogar ou alterar essa designação.
3. Uma vez recebida esta designação escrita, e sem prejuízo do disposto no nº 4 deste artigo e no nº.1 do artigo 4º., as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante deverão conceder sem demora à empresa designada a autorização de exploração necessária.
4. As Autoridades Aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes poderão requerer que uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante prove que está qualificada para preencher as condições prescritas pelas leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados por essas autoridades à exploração de serviços aéreos internacionais.

5. Logo que uma empresa de transporte aéreo esteja desta forma designada e autorizada, pode iniciar a exploração dos serviços acordados, desde que cumpra as disposições aplicáveis constantes deste Acordo.

Artigo 4º.

Recusa, revogação ou suspensão das autorizações de exploração

1. As autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes terão o direito de recusar conceder ou de revogar uma autorização de exploração ou de suspender o exercício dos direitos especificados no n.º 2 do Artigo 3º deste Acordo por uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante, ou de impôr as condições que considerem necessárias ao exercício desses direitos:
 - a.1 No caso do Governo de Macau, sempre que considerem que a propriedade substancial e o controle efectivo dessa empresa não residem na Finlândia ou em nacionais seus;
 - a.2 No caso do Governo da Finlândia, sempre que considerem que essa empresa não tem a sua sede e o seu principal local de negócios em Macau;
 - b) No caso de essa empresa não cumprir as leis e/ou regulamentos da Parte Contratante que concedeu esses direitos;
 - c) Se essa empresa, em outros aspectos, deixar de operar de acordo com as condições previstas neste Acordo.
2. Salvo se a imediata revogação ou suspensão da autorização de exploração ou a suspensão do exercício dos direitos referidos no n.º 1 deste Artigo ou a imposição das condições aí referidas se mostrarem essenciais para impedir novas infracções das leis e/ou regulamentos, os direitos referidos só serão exercidos após a realização de consultas com a outra Parte Contratante. Estas consultas iniciar-se-ão num período de quinze (15) dias após a data da respectiva solicitação.

Artigo 5º

Taxas de utilização

1. Nenhuma das Partes Contratantes poderá impôr ou permitir que sejam impostas à empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante quaisquer taxas de utilização mais elevadas que as impostas às suas próprias empresas de transporte aéreo que exploram serviços aéreos internacionais similares.
2. Cada uma das Partes Contratantes favorecerá a realização de consultas entre as suas competentes autoridades e as empresas de transporte aéreo utilizadoras dos serviços e instalações, quando possível através das apropriadas organizações

representativas dessas empresas. Será dado às empresas designadas um pré-aviso razoável de qualquer alteração relevante nas taxas de utilização, de forma a permitir-lhes expressar a sua opinião antes de as alterações serem feitas. Cada uma das Partes Contratantes favorecerá a troca de informação apropriada sobre as taxas de utilização entre as suas competentes autoridades e as empresas de transporte aéreo.

Artigo 6º.

Isenção de direitos aduaneiros e outros encargos

1. As aeronaves usadas em serviços aéreos internacionais pela empresa de transporte aéreo de cada uma das Partes Contratantes, o seu equipamento normal, combustível, lubrificantes, peças sobressalentes, e provisões de bordo (incluindo, alimentos, bebidas e tabaco) que estejam a bordo dessas aeronaves serão isentos pela outra Parte Contratante de todos os direitos aduaneiros, taxas de inspecção e outros encargos semelhantes, à chegada à área dessa Parte Contratante, desde que esses equipamentos, sobressalente, abastecimentos e provisões se mantenham a bordo da aeronave até que sejam reexportados ou sejam usados ou consumidos nessa aeronave em voos sobre essa área.
2. Serão igualmente isentos dos direitos aduaneiros, taxas e encargos referidos no nº.1 deste artigo, com excepção dos encargos baseados no custo dos serviços prestados:
 - a) As provisões de bordo introduzidas na área de uma Parte Contratante, dentro de limites razoáveis para uso numa aeronave da empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante que dela saia operando um serviço aéreo internacional;
 - b) Sobressalentes, incluindo motores, introduzidos na área da outra Parte Contratante para manutenção ou reparação de aeronaves da empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante operando serviços aéreos internacionais;
 - c) Combustíveis, lubrificantes e consumíveis técnicos introduzidos ou fornecidos na área de uma Parte Contratante para uso num serviço aéreo internacional de uma empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante, mesmo que esses abastecimentos se destinem a ser usados na parte da viagem que tenha lugar na área da outra Parte Contratante, em cuja área foram introduzidos a bordo.
3. Pode ser exigido que os produtos referidos no nº. 2 deste Artigo sejam mantidos sob vigilância ou controle das autoridades alfandegárias.
4. O equipamento normal transportado em aeronaves bem como os produtos, as peças sobressalentes, e abastecimentos normalmente retidos a bordo das aeronaves da empresa de transporte aéreo designada de qualquer das Partes Contratantes só

podem ser descarregados na área da outra Parte Contratante com a aprovação das suas autoridades alfandegárias, as quais podem exigir que esses materiais sejam colocados sob a sua supervisão até serem reexportados ou de outra forma seja disposto sobre eles nos termos da respectiva regulamentação alfandegária.

5. Os documentos necessários às empresas de transporte aéreo, tais como horários, bilhetes e conhecimentos de carga aérea, destinados ao uso da empresa de transporte aéreo designada de uma Parte Contratante e introduzidos na área da outra Parte Contratante, serão isentos de direitos alfandegários e encargos similares nesta última área.
6. A bagagem e a carga em trânsito directo através da área de uma Parte Contratante serão isentas de direitos alfandegários, taxas e outros encargos similares que não sejam baseados no custo dos serviços prestados à chegada ou à partida.

Artigo 7º.

Disposições reguladoras da capacidade

1. Haverá justas e iguais oportunidades para as empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes Contratantes para explorar os serviços acordados em qualquer das rotas especificadas no Anexo a este Acordo.
2. Ao explorar os serviços acordados, a empresa de transporte aéreo designada de cada uma das Partes Contratantes deverá tomar em conta os interesses da empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante, de modo a que não sejam indevidamente afectados os serviços que esta última comercializa no todo ou em parte das mesmas rotas.
3. Os serviços acordados comercializados pelas empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes terão como objectivo prioritário a satisfação das necessidades em capacidade, existentes e razoavelmente previsíveis para o transporte de passageiros e carga, incluindo correio, de e para a área da Parte Contratante que designou as empresas, dentro de uma taxa de ocupação razoável.
4. O direito de embarcar e desembarcar nos serviços acordados, tráfego de ou para pontos nas rotas especificadas que não os pontos na área da Parte Contratante que designou a empresa será exercido em concordância com o princípio geral de que a capacidade deverá ser reportada a:
 - a) Procura de transporte entre a área de origem e o destino último do tráfego;
 - b) Os requisitos de exploração integral da linha.
 - c) Os requisitos de tráfego da área geográfica que a empresa de transporte aéreo atravessa, após serem tomados em conta os serviços locais e regionais.

Artigo 8º.

Aprovação de programas de tráfego

1. A empresa de transporte aéreo de cada uma das Partes Contratantes deve submeter os seus programas de tráfego (para os períodos de tráfego de Verão e de Inverno) à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante no prazo mínimo de trinta (30) dias antes do início da operação.
As autoridades aeronáuticas emitirão a sua decisão sobre esses programas de tráfego no prazo de vinte (20) dias a contar da data em que a empresa em causa submeta esse programa para aprovação.
2. Todas as alterações ao programa de tráfego, bem como os pedidos para efectuar voos adicionais, deverão ser submetidos pela empresa de transporte aéreo designada de uma Parte Contratante. Estes pedidos para alterações ou para voos adicionais serão prontamente decididos pelas autoridades aeronáuticas.

Artigo 9º.

Informações e Estatísticas

As Autoridades Aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes fornecerão periodicamente às Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante, a seu pedido, as informações e estatísticas relativas ao tráfego transportado nos serviços acordados pela empresa de transporte aéreo designada da primeira Parte Contratante de e para a área da outra Parte Contratante que possam normalmente ser preparados e submetidos à sua autoridade aeronáutica. Quaisquer dados estatísticos adicionais sobre o tráfego que as autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante possam desejar, serão, a seu pedido, objecto de discussão mútua e de acordo entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

Artigo 10º.

Tarifas

1. As tarifas em qualquer serviço acordado serão estabelecidas em níveis razoáveis, devendo ser devidamente ponderados todos os factores relevantes, incluindo o custo de exploração, o interesse dos utilizadores, um lucro razoável, as características de cada serviço (tais como os padrões de velocidade e comodidade) e as tarifas praticadas por outras empresas de transporte aéreo para qualquer parte da mesma rota.
Estas tarifas serão fixadas de acordo com as disposições seguintes deste artigo.
2. As tarifas referidas no nº.1 deste artigo podem ser acordadas entre as empresas de transporte aéreo designadas envolvidas em cada uma das rotas especificadas. Esse acordo será, sempre que possível, alcançado através do uso dos apropriados mecanismos internacionais de coordenação. Contudo, as consultas entre empresas não serão um requisito obrigatório para o registo e estabelecimento das tarifas.

3. Cada uma das tarifas será registada para aprovação junto das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, com, pelo menos, trinta (30) dias de antecedência (ou período mais curto se acordado pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes) sobre a data proposta do seu começo.
4. Cada uma das tarifas pode ser aprovada pelas autoridades aeronáuticas de qualquer das Partes Contratantes a todo o tempo. Na ausência dessa aprovação, considerar-se-á como aprovada pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante, a menos que, no prazo de vinte (20) dias após a data do registo, as autoridades aeronáuticas dessa Parte Contratante tenham remetido às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante uma comunicação escrita de reprovação da tarifa proposta. Se, contudo, qualquer das autoridades aeronáuticas tiver remetido essa notificação de reprovação, as autoridades aeronáuticas podem, a pedido de qualquer uma delas, tentar fixar a tarifa por acordo.
5. Se as autoridades aeronáuticas não conseguirem fixar a tarifa nos termos do nº.4 deste artigo, o diferendo poderá, a pedido de qualquer uma delas, ser resolvido nos termos do Artigo 17º. deste Acordo.
6. Cada uma das tarifas estabelecidas nos termos previstos neste artigo manter-se-á em vigor até que seja substituída por uma nova tarifa estabelecida nos termos previstos neste artigo. A menos que tenha sido acordado diversamente pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes, uma tarifa não terá a sua vigência estendida por virtude do disposto neste número por mais que doze (12) meses após a data em que teria, de outra forma, expirado.
7. As autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes deverão desenvolver os seus melhores esforços para assegurar que as empresas de transporte aéreo designadas cumpram as tarifas estabelecidas em conformidade com o disposto neste artigo.

Artigo 11º. Concorrência leal

1. As empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes Contratantes gozarão de justas e iguais oportunidades para participar no transporte aéreo internacional coberto por este Acordo.
2. Cada uma das Partes Contratantes tomará, sempre que necessário, todas as medidas apropriadas, dentro da sua jurisdição, para eliminar todas as formas de discriminação ou de práticas de concorrência desleal que afectem negativamente a posição concorrencial da empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante.

Artigo 12º.
Actividades comerciais

1. A empresa de transporte aéreo designada de cada uma das Partes Contratantes será autorizada, de acordo com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante, a manter na área da outra Parte Contratante os escritórios e o seu pessoal administrativo, comercial e técnico que forem necessários para a actividade da empresa em causa.
2. As empresas de transporte aéreo designadas das Partes Contratantes terão o direito de proceder à venda de transporte aéreo nos seus próprios documentos de transporte nas áreas de ambas as Partes Contratantes, directamente ou através dos seus agentes, em qualquer moeda.
Cada uma das Partes Contratantes não restringirá o direito de a empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante vender e o de qualquer pessoas adquirir esse transporte.
3. Cada uma das Partes Contratantes autorizará, numa base de reciprocidade, a empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante a exercer o seu próprio “handling” de passageiros, bagagem e carga (“self-handling”) na área da primeira Parte Contratante. Este direito está sujeito a limitações de capacidade no aeroporto em causa e não inclui serviços de “handling” de pista (“aircraft ground handling”).

Artigo 13º.
Transferência de rendimentos

1. As empresas de transporte aéreo designadas das Partes Contratantes poderão transferir o excedente das receitas sobre as despesas na área de venda. Os rendimentos da venda de serviços de transporte aéreo e de serviços complementares ou suplementares fornecidos directamente ou através de agentes, bem como os juros vencidos por esses rendimentos enquanto depositados aguardando transferência serão incluídos na referida transferência bruta.
2. As referidas transferências serão efectuadas em moeda livremente convertível à taxa de câmbio prevalecente e, à excepção dos normais encargos e procedimentos bancários, não serão sujeitas a qualquer encargo, limitação, imposição ou atraso.

Artigo 14º.
Segurança da aviação

1. As Partes Contratantes reafirmam que a sua obrigação, no seu relacionamento mútuo, de proteger a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícitos faz parte integrante deste Acordo. As Partes Contratantes agirão,

especialmente, em conformidade com as disposições respeitantes à segurança da aviação constantes da Convenção Relativa às Infracções e a Certos Outros Actos 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 em 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 Montréal no dia 23 de Setembro de 1971.

2. As Partes Contratantes fornecer-se-ão, mutuamente e sob pedido, todo o apoio necessário para impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros, tripulações, dos aeroportos e dos serviços de navegação aérea, bem como outras ameaças contra a segurança da aviação civil.
3. As Partes Contratantes agirão, no seu relacionamento mútuo, em conformidade com as disposições aplicáveis sobre segurança da aviação constantes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de Dezembro de 1944. Igualmente exigirão que os operadores das aeronaves nelas registadas e os operadores das aeronaves que tenham o seu principal local de negócios nas suas áreas, bem como os operadores dos aeroportos nas suas áreas, ajam em conformidade com essas disposições sobre segurança da aviação.
4. As Partes Contratantes acordam em que pode ser exigida a esses operadores de aeronaves o cumprimento das disposições sobre segurança da aviação constantes do nº 3 deste artigo exigidas pela outra Parte Contratante à entrada, durante a permanência e à saída da área dessa Parte Contratante. Cada uma das Partes Contratantes assegurará que serão efectivamente aplicadas, na sua área, medidas apropriadas para proteger as aeronaves e inspeccionar passageiros, tripulações e respectiva bagagem pessoal, bagagem, carga e provisões de bordo antes e durante o embarque e o carregamento. Cada uma das Partes Contratantes considerará, também positivamente qualquer solicitação da outra Parte Contratante atinente à tomada de medidas especiais de segurança para fazer face a uma ameaça específica.
5. Em caso de incidentes ou ameaças de ocupação 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 mútuo, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas tendentes a pôr termo com rapidez e segurança a esses incidentes ou ameaças.

Artigo 15º.

Aplicação das leis e regulamentos

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada e saída da sua área de aeronaves afectas a serviços aéreos internacionais ou à exploração e

navegação dessas aeronaves deverão ser observadas pela empresa designada da outra Parte Contratante, durante a permanência na área da primeira Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativas à entrada, à estadia e à partida da sua área de passageiros, tripulações, carga e correio, transportados a bordo de aeronaves, designadamente os respeitantes à entrada, saída, emigração, imigração e moeda, bem como os aduaneiros e sanitários, serão aplicáveis aos passageiros, tripulações, carga ou correio, transportados pela empresa de transporte aéreo da outra Parte Contratante durante a permanência nessa área.
3. Os passageiros, a bagagem e a carga em trânsito directo através da área de qualquer das Partes Contratantes que não abandonem a zona do aeroporto reservada para esse fim, serão objecto unicamente de um controle simplificado, sem prejuízo de medidas de segurança contra actos de violência ou pirataria aérea.

Artigo 16º.

Consultas

Num espírito de íntima cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão mutuamente, numa base periódica, com vista a assegurar a implementação e o cumprimento satisfatório das disposições deste Acordo.

Artigo 17º.

Resolução de diferendos

1. Se surgir algum diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou à aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes diligenciarão para o resolverem, em primeiro lugar, pela via de negociação.
2. Se as Partes Contratantes não conseguirem resolver o diferendo por via da negociação, poderão acordar em submetê-lo à decisão de uma pessoa ou organismo. Se não acordarem em tal, o diferendo será, a pedido de qualquer das Partes, submetido a um tribunal de três árbitros, a serem nomeados um por cada Parte Contratante e o terceiro a ser designado pelos dois assim nomeados. Cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro no prazo de sessenta (60) dias após a data da recepção por qualquer das Partes Contratantes de uma notificação da outra, através dos canais apropriados, solicitando a arbitragem do diferendo por esse tribunal. e o terceiro árbitro será designado num período subsequente de sessenta (60) dias.
Se dentro dos limites temporais acima especificados qualquer das Partes Contratantes não nomear um árbitro, qualquer das Partes Contratantes pode

solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que proceda às nomeações necessárias.

Em qualquer dos casos, o terceiro árbitro não poderá ser um nacional da Finlândia ou um residente de Macau e funcionará como Presidente do referido tribunal.

3. A decisão do tribunal proferida nos termos do n.º 2 deste artigo obrigará as Partes Contratantes.
4. As despesas do tribunal serão repartidas em partes iguais pelas Partes Contratantes.

Artigo 18º. Alterações

1. Se qualquer das Partes Contratantes considerar desejável alterar qualquer disposição deste Acordo, poderá solicitar consultas à outra Parte Contratante. Estas consultas iniciar-se-ão num período de sessenta (60) dias a contar da data da solicitação, salvo se as Partes Contratantes acordarem numa extensão deste período. Qualquer alteração acordada através dessas consultas será aprovada por ambas as Partes Contratantes, nos termos dos seus procedimentos legais, e entrará em vigor no primeiro dia do segundo mês após as Partes Contratantes se terem mutuamente notificado que esses procedimentos foram completados.
2. Não obstante o disposto no n.º 1 deste artigo, as alterações respeitantes unicamente ao Anexo podem ser acordadas entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes e tornar-se-ão eficazes nos termos por elas acordados.

Artigo 19º. Denúncia

1. Qualquer das Partes Contratantes poderá, a todo o tempo, notificar, por escrito, a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será comunicada simultaneamente à Organização da Aviação Civil Internacional.
2. Em tal caso, o presente Acordo terminará doze (12) meses após a data da recepção da notificação pela outra Parte Contratante. Na ausência de acusação de recepção pela outra Parte Contratante, a notificação considerar-se-á como recebida quatorze (14) dias após a sua recepção pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 20º. Registo na ICAO

Este Acordo e todas as suas modificações serão registados na Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 21º.
Entrada em vigor

Este acordo entra em vigor no primeiro dia do segundo mês após as Partes Contratantes se notificarem, através dos canais apropriados, que os procedimentos necessários para a entrada em vigor deste Acordo foram concluídos.

Em fé do que os signatários, tendo sido devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em duplicado, em Macau, aos 9 de Setembro de 1994, na língua inglesa.

Pelo Governo de Macau

Pelo Governo da República da Finlândia

Vasco Rocha Vieira

Seppo Kääriäinen
Ministro do Comércio e Indústria

ANEXO AO ACORDO DE TRANSPORTE AÉREO
ENTRE O GOVERNO DE MACAU
E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA FINLÂNDIA

Secção 1

Rotas a serem exploradas pela empresa de transporte aéreo designada de Macau, em ambas as direcções:

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

Secção 2

Rotas a serem exploradas pela empresa de transporte aéreo designada da Finlândia, em ambas as direcções:

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

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

Secção 3

As empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes Contratantes poderão, em alguns ou em todos os voos, omitir paragens em qualquer dos pontos intermédios ou além acima referidos, desde que esses voos se iniciem ou terminem na área da Parte Contratante que designou a empresa em causa. Os pontos intermédios e além serão especificados pelas autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes e poderão ser alterados, mediante pré-aviso de três meses às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante.

Secção 4

Os pontos intermédios e além, incluindo o exercício de direitos de tráfego em quinta liberdade, serão contemplados num memorando de entendimento separado.

澳門政府和芬蘭共和國政府航班協定

澳門政府和芬蘭共和國政府,以下稱為締約雙方,澳門政府經葡萄牙共和國主管主權機構正式授權並經中華人民共和國政府同意;

意欲締結一項協定,為澳門和芬蘭之間和以遠的國際航班確定框架;

達成協定如下:

第一條 定義

一. 除非文中另有說明,在本協定中:

(一)航空當局一詞在澳門方面指民航局,在芬蘭共和國方面指民航局,或對雙方而言授權執行上述航空當局目前行使任何職能的任何個人或機構;

(二)指定空運企業一詞指根據本協定第三條獲得指定和授權的空運企業;

(三)地區在澳門方面包括澳門半島、氹仔島和路環島;在芬蘭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等詞分別採納上述公約第九十六條所載的含意;

(五)使用費一詞指主管當局向飛機、其機組、旅客和貨物提供機場和航空導航設施,包括有關服務和設施向空運企業收取或準許收取的費用;

(六)協定一詞包括本協定的附件和對協定和附件的任何修改;

(七)締約一方的法律和規定一詞指在任何時間在該締約方地區有效的法律和規定;

(八)運費一詞指運輸旅客、行李和貨物(不包括郵件),包括與此種運輸有關而提供和給予的任何明顯的額外好處和為運輸人員銷售客票或為運輸貨物相關交易的手續費。它還包括關於適用運輸價格或支付手續費的條件。

二. 本協定各條的標題僅供參考之用。

第二條 授予業務權

一. 締約一方對締約另一方的國際航班授予締約另一方下列權利:

(一)飛越其地區而不降停的權利;

(二)在其地區內作非運輸業務性經停的權利。

二. 締約一方授予締約另一方本協定中規定的權利,以便在本協定附件中有關部分規定的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,除可享有本條第一款規定的權利外,亦有權在締約另一方的地區內附件中該航線規定的地點降停,以便分開或混合上下國際旅客、貨物和郵件。

三. 本條第二款不應被視為給予締約一方指定空運企業,為取酬或出租,在締約另一方地區內裝載旅客、貨物和郵件前往締約另一方地區內另一地點的權利。

第三條 指定空運企業和經營許可

一. 締約一方有權以書面向締約另一方指定一家空運企業在規定航線上經營協議航班。

二. 締約一方有權取消或更改此種指定。

第八條 批准業務計劃

一. 締約一方指定空運企業至少應在開航之前三十日將其業務計劃（冬季和夏季時刻）提交締約另一方航空當局批准。航空當局將在有關空運企業提交計劃申請批准之日二十天之內對此項業務計劃作出決定。

二. 締約一方指定空運企業對業務計劃以及申請加班許可的每一變更應提交締約另一方航空當局批准。此種變更和加班的申請將由航空當局迅速處理。

第九條 信息和統計

締約一方航空當局應在締約另一方航空當局要求時，按通常準備和向該當局提交的信息和統計，向其提供締約一方指定空運企業協議航班上載運的前往或來自締約另一方的業務信息和統計。締約一方航空當局可能要求的任何其統計業務資料，應根據要求經締約雙方航空當局相互討論和協議決定。

第十條 運價

一. 協議航班上的運價應在合理的水平上制定，適當注意所有有關因素，包括經營成本，合理利潤，航班特點（諸如速度和服務標準），使用人的利益和其它空運企業在規定航線任何航段上的運價。這些運價應根據本條下列規定制定。

二. 本條第一款所述的關於每一規定航線的運價可以在指定空運企業之間協議。在可能的情況下應通過適當的國際運價協調機構達成此種協議。但是，空運企業之間的協商不應作為申報和確定運價的強制要求。

三. 每一運價應在其建議實施之前至少三十天（或締約雙方航空當局可以同意的較短期限）提交締約雙方航空當局批准。

四. 每一建議的運價可以由締約任何一方航空當局在任何時間予以批准。在未有此種批准時，除非該締約方航空當局在申報運價之日二十天的期限內向締約另一方航空當局發出不批准建議的運價的書面通知，該運價將被作為已經批准予以對待。但是，如果任何一方航空當局發出此種不批准書面通知時，航空當局應按對方要求努力通過協議確定運價。

五. 如果航空當局不能根據本條第四款的規定確定一項運價，可以按任何一方要求根據本協定第十七條的規定解決爭議。

六. 根據本條規定確定的運價應持續有效直至被一項根據本條規定確定的新的運價代替。除非締約雙方航空當局另有協議，一項運價不應由于本款而在其已經失效之日之後延長其效力超過十二個月。

七. 締約一方航空當局將盡全力確保指定空運企業與遵照本條規定制定的運價保持一致。

第十一條 公平競爭

一. 締約雙方指定空運企業在參與本協定包括的國際航空運輸方面享有公平均等的機會。

二. 締約一方每當必要之時，應在其管轄權內，採取所有適當的措施，排除有害于締約另一方指定空運企業競爭地位的所有形式的歧視或不公平競爭的作法。

第十二條 商業活動

一. 締約一方指定空運企業有權在當地現行法律和規定的範圍內，在締約另一方的地區保留因有關指定空運企業可能需要而必要的辦事處和管理、商業和技術人員。

二. 締約雙方指定空運企業在締約雙方的地區內，可以在其自己的運輸憑証上自由地以任何貨幣直接或通過代理銷售航空運輸。締約一方應避免限制締約另一方指定空運企業銷售和任何人購買此種運輸。

三. 締約一方，在互惠基礎上，應允許締約另一方指定空運企業在締約一方的地區內從事其自己的旅客、行李和貨物的服務（自己服務）。這種權利只受有關機場的容量限制以及不包括站坪代理服務（飛機地面服務）。

第十三條 轉移資金

一. 締約雙方指定空運企業可以自由地轉移銷售地區的收支余額。來自銷售航空運輸和直接或通過代理提供的額外或輔助服務的收入，以及此種收入在等待轉移而儲蓄時產生的商業利息，應包括在此種余額轉移之中。

二. 此種轉移應按現行比價以自由兌換的貨幣辦理。除了正常的銀行收費和手續之外，不應另受任何收費、限制、附加條件和耽誤。

第十四條 航空保安

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

三. 締約另一方航空當局在收到此種書面指定后, 在不違反本條第四款和第四條第一款規定的條件下, 應毫不延誤地授予指定的空運企業以適當的經營許可。

四. 締約一方航空當局可要求締約另一方指定空運企業向其証實, 該空運企業具備資格履行該當局根據法律和規定在經營國際航班方面通常和合理地採用的條件。

五. 獲得指定和授權的空運企業可以在任何時間開始經營協議航班, 條件是該空運企業遵守本協定所有適用的規定。

第四條

拒絕、撤銷或暫停經營許可

一. 締約一方航空當局有權拒絕授予或撤銷經營許可或暫停締約另一方指定空運企業行使本協定第二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:

(一). 1. 對澳門政府而言, 如其不滿意該空運企業的主要所有權和有效管理權屬於芬蘭或其國民; 或

(一). 2. 對芬蘭政府而言, 如其不滿意該空運企業是在澳門注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的和/或規定; 或

(三). 如該空運企業在其它方面未能按照本協定規定的條件經營。

二. 除非本條第一款所述的撤銷、暫停或規定條件必須立即執行, 以防止進一步違反法律和/或規定, 否則此項權利只能在與締約另一方協商后方能行使。此種協商應在要求之日十五天期限內開始。

第五條

使用費

一. 締約任何一方向締約另一方指定空運企業收取或准許收取的使用費, 不得高于向其經營類似國際航班的自己的空運企業所收取的使用費。

二. 締約一方應鼓勵其主管收費當局和使用服務和設施的空運企業, 在可行的情況下通過有關代表空運企業的機構協商。對於任何有關使用費變更的建議應合理提前通知空運企業, 以便它們在作出變更之前表示意見。

第六條

免除海關和其它稅收

一. 締約一方指定空運企業經營國際航班的飛機, 以及飛機上的機上正常設備、零備件、燃油和潤滑油、機上供應品(包括食品、飲料和煙草)在抵達締約另一方地區時應免除所有關稅、檢驗費和其它類似費用, 條件是此種設備、零備件、油料和供應品留置在飛機上直至重新運出或由此種飛機在該地區上空飛行時使用或消耗。

二. 本條第一款所述的稅收、費用和收費亦應免除, 但以提供服務的成本為基礎的收費除外:

(一) 在締約一方地區內裝上飛機, 合理數量之內, 供締約另一方指定空運企業經營國際航班的出港飛機使用的機上供應品;

(二) 為維護或修理締約另一方指定空運企業經營國際航班的飛機而運入締約一方地區內的零備件, 包括發動機;

(三) 為締約另一方指定空運企業經營國際航班的飛機使用而運入締約一方地區內的燃油、潤滑油和消耗性技術供應品, 即使這些物品是在裝上飛機的締約一方地區內的部分航段上使用。

三. 本條第二款所述的物品可置于海關監管或控制之下。

四. 通常留置在締約一方指定空運企業經營的飛機上的機上正常設備, 以及物品、供應品和零備件, 在經締約另一方海關當局同意之后可以在該締約另一方地區內卸下。在此情況下, 它們將置于該當局監管之下直至重新運出或被海關規定另行處理。

五. 旨在供締約一方指定空運企業使用而運入締約另一方地區內的必要的空運企業文件, 諸如班期表、航空客票和貨運單在后者地區內應免除關稅和類似費用。

六. 直接過境締約一方地區的行李和貨物在抵离時應免除關稅、費用和并非基于服務成本的類似收費。

第七條

運力規定

一. 締約雙方指定空運企業應享有公平均等的機會在本協定附件中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提供的航班。

三. 締約雙方指定空運企業提供的協議航班, 應以合理的載運比率, 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方地區的旅客和貨物, 包括郵件的要求作為其主要目的。

四. 協議航班在本協定附件中規定航線上的一個或幾個地點裝載前往或來自非締約方的國際業務的權利, 應根據國際航空運輸有秩序發展的總原則予以行使以及不違反運力須與下列各點相聯系的總原則:

(一) 業務始發地點和最終目的地之間的業務需要;

(二) 聯程航班經營的需要;

(三) 在考慮到當地和地區航班后, 空運企業途經地區的業務需要。

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

三. 締約雙方在其相互的關係中, 應遵守國際民航組織所制定的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。締約雙方須要求, 締約各方注冊的飛機經營機構或以締約各方地區為主要經營地或永久駐地的飛機經營機構, 以及締約各方地區的機場經營機構的運作符合該等航空安全規定。

四. 締約一方同意, 該等飛機經營人在進入、離開或留在締約另一方的地區時, 須遵守上述第三款締約另一方要求的航空安全規定。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和裝載之前或之間, 檢查旅客、機組、手提物品、行李、貨物和機上供應品。締約一方對締約另一方提出為對付某項特定的威脅要求採取特別安全措施, 亦應給予積極的考慮。

五. 倘若發生非法劫持飛機的事件或威脅, 或其它針對該等飛機其旅客和機組、機場和航空導航設施安全的非法行為, 締約雙方須互相協助, 以便使用通信聯絡及其它措施迅速及安全地終止上述事件或此種事件的威脅。

第十五條 實施法律和規定

一. 締約一方關於從事國際飛行的飛機進出其地區或該等飛機在其地區內運行及航行的法律和規定, 均適用於締約另一方指定空運企業。

二. 締約一方關於旅客、機組、貨物或郵件入境、停留或出境的法律和規定, 諸如關於入境、出境、移居、移民、海關、貨弊、衛生和檢疫的手續, 應適用於在其地區內的締約另一方指定空運企業的飛機載運的旅客、機組、貨物和郵件。

三. 直接過境締約一方地區和不離開為此目的在機場規定的區域的旅客、行李和貨物, 除防止暴力和航空海盜行為的安全措施之外, 應置于一般簡化控制之下。

第十六條 協商

締約雙方航空當局應以密切合作的精神隨時協商, 以便確保本協定得到執行和滿意的遵守。

第十七條 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人或機構決定。如它們不同意, 爭議將按締約任何一方的要求提交給三名仲裁員的審裁團決定, 締約一方各委任一名, 第三名由兩名仲裁員指定。締約一方應自締約任何一方通過適當途徑從締約另一方收到要求由該審裁團仲裁此項爭議的通知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。如果締約一方未能在規定期限內委任一名仲裁員, 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, 第三名仲裁員不應是澳門居民或芬蘭國民并將作為仲裁審裁團主席。

三. 締約雙方將遵守根據本條第二款作出的任何決定。

四. 仲裁費用由締約雙方分攤。

第十八條 修改

一. 締約一方如認為需要修改本協定的任何規定, 可要求與締約另一方協商。除非締約雙方同意延長期限, 此種協商應自要求之日起六十天期限內開始。任何在協商中協議的修改, 應由締約一方根據其法律程序批准并將在締約雙方相互通知這些程序已經履行之后的第二個月第一天生效。

二. 雖然有本條第一款的規定, 僅對附件的修改可在締約雙方航空當局之間協議并按協議生效。

第十九條 終止

一. 締約一方可隨時將其終止本協定的決定通知締約另一方。此項通知應同時發給國際民航組織。

二. 在此情況下, 本協定將在締約另一方收到通知之日十二個月后終止。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后被認為已經收到。

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

本協定應在締約雙方通過適當途徑相互通知本協定生效所必須的程序已經完成之后的第二個月第一天生效。

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，于一九九四年九月九日在澳門用英文簽訂。

澳門政府代表
總督
韋奇立

芬蘭共和國政府代表
貿易和工業部長
卡瑞安寧

澳門政府和芬蘭共和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：

澳門經過中間地點至芬蘭和以遠地點

第二部分

芬蘭指定空運企業可以經營的往返航線：

芬蘭境內地點經過中間地點至澳門和以遠地點

中國大陸、台灣的地點和香港不得作為中間點和以遠點。

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述任何中間地點和以遠地點，條件是這些航班從指定空運企業的締約方地區始發或終止。中間地點和以遠地點將由締約雙方航空當局規定並可以提前三個月通知締約另一方航空當局的方式變更。

第四部分

包括行使業務權的中間地點和以遠地點在另一備忘錄中規劃。

ACORDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE O GOVERNO DE MACAU E O GOVERNO FEDERAL AUSTRIACO

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 Federal Austríaco,

De ora em diante designados neste Acordo por as Partes Contratantes,

Desejando concluir um Acordo com o fim de estabelecer serviços aéreos regulares entre Macau e a Áustria e para além,

Acordam entre si o seguinte:

ARTIGO 1º. DEFINIÇÕES

Para os efeitos deste Acordo, e excepto quando disposto expressamente em contrário, os termos seguintes significam:

- a) "Parte Contratante", o Governo de Macau, por um lado e o Governo Federal Austríaco, pelo outro;
- b) "Autoridades Aeronáuticas", no caso do Governo de Macau, a Autoridade de Aviação Civil e, no caso do Governo Federal Austríaco, o Ministro Federal para a