ACORDO SOBRE TRANSPORTE AÉREO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DE MACAU

O Governo da República Federativa do Brasil

e

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,
(daqui por diante referidos como as "Partes Contratantes")

Desejando contribuir para o desenvolvimento da aviação civil internacional;

Desejando concluir um acordo entre Brasil e Macau destinado a estabelecer serviços aéreos;

Acordam entre si o seguinte:

ARTIGO 1
Definições

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

a) "Autoridades Aeronáuticas", no caso da República Federativa do Brasil, o Ministro da Aeronáutica, e no caso de Macau, a Autoridade de Aviação Civil, ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou órgão autorizado a executar quaisquer funções no presente exercidas pelas autoridades acima mencionadas;

b) "Empresa designada", uma empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada de conformidade com o artigo 4 deste Acordo;

c) "Área", em relação à República Federativa do Brasil, tem o sentido que é atribuído a "Território" no artigo 2 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago em 7 de dezembro de 1944, e em relação a Macau, compreende a Península de Macau e as ilhas de Taipa e Coloane;

d) "Serviços aéreos", "serviços aéreos internacionais", "empresa de transporte aéreo" e "paragem para fins não comerciais", o sentido que lhes é atribuído pelo artigo 96 da referida Convenção;

e) "Tarifa aeronáutica" ou "taxa de utilização", qualquer taxa aplicada às empresas de transporte aéreo pelas autoridades competentes, ou por estas autorizada, pela utilização de propriedade ou serviços aeroportuários ou de serviços de navegação aérea, e de segurança da aviação, incluindo os 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) "Serviços acordados", serviços aéreos nas rotas especificadas para o transporte de passageiros, carga e correio, separadamente ou em combinação;

i) "Rota especificada", uma das rotas especificadas no Anexo a este Acordo;

j) "Tarifa",

I. o preço cobrado por uma empresa de transporte aéreo pelo transporte de passageiros e sua bagagem em serviços aéreos regulares e os encargos e condições respeitantes aos serviços agregados a esse transporte;

II. o frete praticado por uma empresa de transporte aéreo pelo transporte de carga (excluindo correio) em serviços aéreos regulares;

III. as condições reguladoras do acesso e aplicabilidade desses preços e taxas de frete, incluindo todos os benefícios a eles adstritos;

IV. a comissão paga por uma empresa de transporte aéreo a um agente respeitante a bilhetes válidos ou conhecimentos de carga aérea completados por esse agente para transporte em serviços aéreos regulares.

ARTIGO 2

Disposições da Convenção de Chicago Aplicáveis aos Serviços Internacionais

Na aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes agirão em conformidade com as disposições da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, em 7 de dezembro de 1944, incluindo os Anexos e quaisquer alterações à Convenção ou aos seus Anexos que se apliquem a ambas as Partes Contratantes, na medida em que essas disposições sejam aplicáveis aos serviços aéreos internacionais.

ARTIGO 3

Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os direitos a seguir especificados neste Acordo, com a finalidade de operar serviços aéreos internacionais numa rota especificada. Enquanto estiver operando um serviço acordado numa rota especificada, a empresa de transporte aéreo de cada Parte Contratante gozará:

a) do direito de sobrevoar a área da outra Parte Contratante;

b) do direito de aterrissar na referida área para fins não-comerciais;

c) do direito de embarcar na referida área, nos pontos e nas rotas especificadas, passageiros, bagagem, carga e correio destinados a ou originados em pontos na área da outra Parte Contratante;

d) do direito de embarcar nas áreas de terceiras Partes nos pontos, nas rotas especificadas, passageiros, bagagem, carga e correio, destinados a ou originados em pontos na

2. Nenhuma disposição do primeiro parágrafo deste artigo será considerada como conferindo a uma empresa de transporte aéreo designada de uma Parte Contratante o direito de embarcar, na área da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem, carga e correio, transportados mediante pagamento ou retribuição e destinados a outro ponto na área dessa Parte Contratante.

ARTIGO 4
Designação e Autorização

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 explorar os serviços acordados nas rotas especificadas e para revogar ou alterar essas designações.

2. Ao receber a notificação da designação, as Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante, em conformidade com as suas leis e regulamentos, concederão, sem demora, à empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante, as autorizações necessárias à exploração dos serviços acordados.

3. 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.

4. a) O Governo de Macau terá o direito de recusar conceder as autorizações de exploração referidas no segundo parágrafo deste artigo, ou de impor condições que possam considerar necessárias ao exercício, por uma empresa de transporte aéreo designada, dos direitos referidos no número 1 do artigo 3 deste Acordo, sempre que considere que a propriedade substancial e o controle efetivo dessa empresa não residam na República Federativa do Brasil ou em nacionais seus.

b) O Governo da República Federativa do Brasil terá o direito de recusar conceder as autorizações de exploração referidas no número 2 deste artigo, ou de impor condições que possam considerar necessárias ao exercício, por uma empresa de transporte aéreo designada, dos direitos referidos no número 1 do artigo 3 deste Acordo, sempre que considere que essa empresa não tenha a sua sede e o seu principal local de negócios em Macau.

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 5
Aplicação de Leis e Regulamentos

1. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada e saída da sua área de aeronaves afetas a serviços aéreos internacionais ou à exploração e navegação dessas aeronaves deverão ser observadas pelas aeronaves das empresas designadas pela outra Parte Contratante, sem distinção de nacionalidade, à entrada, durante a permanência e à saída da área da primeira Parte Contratante.

2. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada e à partida de sua área de passageiros, tripulações, carga e correio, transportados a bordo de aeronaves, designadamente os respeitantes a entrada, despacho, imigração e passaportes, bem como os aduaneiros e sanitários, deverão ser cumpridos pelas empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante, por ou em nome desses passageiros, tripulações, carga ou correio, à entrada, durante a permanência e à saída da área da primeira Parte Contratante.

3. Ao aplicar as leis e os regulamentos referidos neste artigo às empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante, nenhuma das Partes Contratantes concederá tratamento mais favorável às suas próprias empresas.

ARTIGO 6
Revogação ou Suspensão da Autorização

1. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de revogar ou suspender uma autorização ou de suspender o exercício dos direitos especificados no primeiro parágrafo do artigo 3 deste Acordo por uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante, ou de impor as condições que considere necessárias ao exercício desses direitos:

a) i) no caso do Governo de Macau, sempre que considere que a propriedade substancial e o controle efetivo dessa empresa não pertençam à República Federativa do Brasil ou a nacionais seus;

ii) no caso do Governo da República Federativa do Brasil, sempre que considere que essa empresa não tenha a sua sede e o seu principal local de negócios em Macau;

b) no caso de essa empresa não cumprir as leis e os regulamentos da Parte Contratante que concedeu esses direitos;

c) se essa empresa deixar de operar de conformidade com as condições previstas neste Acordo.

2. Salvo se a imediata revogação ou suspensão da autorização ou a suspensão do exercício dos direitos referidos no número 1 deste artigo ou a imposição das condições aí referidas se mostrarem essenciais para impedir novas infrações das leis e dos regulamentos, os direitos referidos só serão exercidos após a realização de consultas a outra Parte Contratante.

ARTIGO 7

Reconhecimento de Certificados e Licenças

1. Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de habilitação e as licenças, emitidos ou convalidados por uma Parte Contratante e ainda em vigor, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para os objetivos de operação dos serviços acordados nas rotas especificadas, desde que tais certificados ou licenças sejam emitidos ou convalidados em conformidade com os padrões estabelecidos segundo a Convenção referida no artigo 2 deste Acordo.

2. Cada Parte Contratante, todavia, reserva-se o direito de recusar reconhecer, para sobrevôo da sua própria área, certificados de habilitação e licenças concedidos aos seus próprios nacionais, no caso da República Federativa do Brasil, ou residentes, no caso de Macau, pela outra Parte Contratante.

ARTIGO 8

Operação dos Serviços Acordados

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

2. Ao operar os serviços acordados, as empresas de transporte aéreo designadas de cada uma das Partes Contratantes deverão tomar em conta os interesses das empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante, de modo a que não sejam indevidamente afetados os serviços que estas últimas operem no todo ou em parte das mesmas rotas.

3. Os serviços acordados operados pelas empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes deverão ter uma relação estreita com as necessidades de transporte do público nas rotas especificadas e terão como objetivo 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. A oferta de transporte de passageiros e carga, incluindo correio, embarcados e desembarcados em pontos nas rotas especificadas que não os pontos na área da Parte Contratante que designou a empresa, será feita em concordância com o princípio geral de que a capacidade deverá estar relacionada com:

a) a procura de transporte de e para a área da Parte Contratante que designou as empresas;

b) a procura de transporte na região atravessada pelos serviços acordados, após serem tomados em conta os outros serviços de transporte estabelecidos pelas empresas de transporte aéreo dos Estados aí compreendidos;

c) os requisitos de economia da operação da empresa de transporte aéreo.

ARTIGO 9
Aprovação de Horários

1. As empresas de transporte aéreo de cada uma das Partes Contratantes devem submeter as suas propostas de horários para os serviços acordados, bem como as suas modificações, à aprovação das Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes no prazo mínimo de 45 (quarenta e cinco) dias antes da sua entrada em vigor pretendida.

2. As empresas de transporte aéreo designadas de cada uma das Partes Contratantes poderão explorar, numa base ad hoc, vôos suplementares aos serviços acordados. Os pedidos de aprovação desses vôos devem ser submetidos à aprovação das Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes no prazo mínimo de 3 (três) dias úteis antes da data pretendida para a operação.

ARTIGO 10
Tarifas

1. As tarifas a serem aplicadas para o transporte nos serviços acordados entre as áreas das Partes Contratantes serão estabelecidas em níveis razoáveis, levando-se em consideração todos os fatores pertinentes, inclusive o interesse dos usuários, o custo de operação, lucro razoável, características do serviço e, quando adequado, as tarifas cobradas por outras empresas de transporte aéreo operando em toda ou parte da mesma rota.

2. As tarifas mencionadas no número 1 deste Artigo serão acordadas, se possível, entre as empresas aéreas designadas das Partes Contratantes. As empresas de transporte aéreo designadas não poderão ser impedidas de propor, nem as Autoridades Aeronáuticas de aprovar, qualquer tarifa, no caso dessas empresas não terem conseguido obter o acordo para essa tarifa das outras empresas designadas ou em razão de nenhuma outra empresa de transporte aéreo designada estar a explorar a mesma rota. Neste contexto, "a mesma rota" significa a rota explorada, não a rota especificada.

3. As tarifas assim acordadas serão submetidas, para aprovação, às Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes, pelo menos 60 (sessenta) dias antes da data proposta para a sua introdução. Em casos especiais, este prazo poderá ser reduzido, sujeito a acordo das ditas Autoridades. Ao receberem a apresentação das tarifas, as Autoridades Aeronáuticas examinarão tais tarifas sem atraso desnecessário. Nenhuma tarifa entrará em vigor se as Autoridades Aeronáuticas de cada Parte Contratante não estiverem de acordo com ela. As Autoridades Aeronáuticas poderão comunicar às outras Autoridades Aeronáuticas a prorrogação da data de introdução de uma tarifa proposta.

4. Se uma tarifa não puder ser fixada em conformidade com as disposições do número 2 deste artigo, ou, se no período previsto no número 3 deste artigo, um aviso de desaprovação tiver sido dado, as Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes esforçar-se-ão para fixar a tarifa de comum acordo, mediante consultas nos termos do artigo 17 deste Acordo.

5. Se as Autoridades Aeronáuticas não puderem chegar a um acordo a respeito da tarifa que lhes tenha sido submetida nos termos do número 3 deste artigo, nem sobre a fixação de qualquer tarifa, nos termos do número 4 deste artigo, a divergência será solucionada em conformidade com as disposições do artigo 18 deste Acordo.

6. a) Nenhuma tarifa vigorará se as Autoridades Aeronáuticas de qualquer uma das Partes Contratantes estiverem em desacordo com a mesma, salvo sob as disposições previstas no número 4 do artigo 18 deste Acordo.

b) Quando as tarifas tiverem sido estabelecidas em conformidade com as disposições do presente artigo, essas tarifas permanecerão em vigor até que novas tarifas sejam estabelecidas, nos termos das disposições deste artigo ou do artigo 18 deste Acordo, até o prazo máximo de 12 (doze) meses após a data de desaprovação pelas Autoridades Aeronáuticas de uma das Partes Contratantes.

7. Se as Autoridades Aeronáuticas de uma das Partes Contratantes não estiverem de acordo com uma tarifa fixada, as Autoridades Aeronáuticas da outra Parte Contratante serão notificadas e as empresas aéreas designadas procurarão, se necessário, chegar a um entendimento. Se, no prazo de 90 (noventa) dias a contar da data do recebimento da notificação, uma nova tarifa não puder ser fixada em conformidade com as disposições previstas nos números 2 e 3 deste artigo, os procedimentos indicados nos números 4 e 5 deste artigo serão aplicados.

8. As Autoridades Aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes esforçar-se-ão por assegurar que:

a) as tarifas cobradas e recebidas correspondam às tarifas acordadas por ambas as Autoridades Aeronáuticas; e

b) nenhuma empresa de transporte aéreo conceda abatimento sobre tais tarifas.

ARTIGO 11
Direitos Alfandegários

1. As aeronaves usadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo designadas de cada uma das Partes Contratantes, seu equipamento normal, combustível, lubrificantes, peças sobressalentes, incluindo motores e provisões de bordo (incluindo, entre outros, alimentos, bebidas e tabaco) que estejam a bordo dessas

aeronaves serão isentos pela outra Parte Contratante, numa base de reciprocidade, de todos os direitos aduaneiros, taxas de importação e outros impostos ou taxas semelhantes não baseados no custo dos serviços prestados à chegada, desde que esses equipamentos e abastecimentos se mantenham a bordo da aeronave.

2. O equipamento normal, as peças sobressalentes, os abastecimentos de combustível e lubrificantes, as provisões de bordo, bilhetes impressos, os conhecimentos de carga aérea, quaisquer materiais impressos que tenham aposta a insígnia de uma empresa de transporte aéreo designada por qualquer das Partes Contratantes e o material publicitário normalmente distribuído gratuitamente por essa empresa, introduzidos na área da outra Parte Contratante por ou em nome dessa empresa ou embarcados nas aeronaves utilizadas por essa empresa e destinados unicamente ao uso a bordo dessas aeronaves na exploração de serviços aéreos internacionais, serão isentos pela outra Parte Contratante, numa base de reciprocidade, dos direitos aduaneiros, taxas de importação e outros impostos ou taxas semelhantes não baseados no custo dos serviços prestados à chegada, mesmo que esses abastecimentos se destinem a serem usados na parte da viagem que tenha lugar sobre a área da Parte Contratante em que foram embarcados.

3. Pode ser exigido que os produtos referidos nos números 1 e 2 deste artigo sejam mantidos sob vigilância ou controle das autoridades competentes.

4. O equipamento normal transportado em aeronaves, as peças sobressalentes, os abastecimentos de combustível e lubrificantes e as provisões de bordo das aeronaves das empresas de transporte aéreo designadas 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. O disposto neste artigo é igualmente aplicável nos casos em que uma empresa de transporte aéreo designada de qualquer das Partes Contratantes tenha estabelecido arranjos com outra ou outras empresas de transporte aéreo atinentes ao empréstimo ou transferência, na área da outra Parte Contratante, dos produtos especificados nos números 1 e 2 deste artigo, desde que essas empresas desfrutem dos mesmos direitos junto dessa Parte Contratante.

6. Os passageiros, a bagagem e a carga em trânsito direto através da área de uma Parte Contratante, e que não saiam do setor do aeroporto reservado para tal propósito, serão, no máximo, submetidos a um controle muito simplificado, a menos que medidas de segurança contra a violência, a pirataria aérea e o tráfico de estupefacientes venham a exigir de forma diferente. A bagagem e a carga em trânsito direto serão isentas de quaisquer direitos, encargos e taxas.

ARTIGO 12
Segurança da Aviação

1. As Partes Contratantes reafirmam que a sua obrigação, no seu relacionamento mútuo, de proteger a segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita 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 Infrações e a Certos Outros Atos 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 Atos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal no dia 23 de setembro de 1971.

2. As Partes Contratantes fornecer-se-ão, mutuamente e sob pedido, todo o apoio necessário para impedir atos de captura ilícita de aeronaves civis e outros atos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros, tripulações, dos aeroportos e dos serviços da 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 em 7 de dezembro de 1944. Igualmente exigirão que os operadores das aeronaves nelas registrados 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 exigido a esses operadores de aeronaves o cumprimento das disposições sobre segurança da aviação constantes do número 3 deste artigo, exigidas pela outra Parte Contratante, à entrada, durante a permanência e à saída d

área dessa Parte Contratante. Cada uma das Partes Contratantes assegurará que serão efetivamente aplicadas, na sua área, medidas apropriadas para proteger as aeronaves e inspecionar 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 atos 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 13
Estatísticas

As Autoridades Aeronáuticas das Partes Contratantes fornecer-se-ão periódica e mutuamente, a seu pedido, as estatísticas que se revelem razoavelmente necessárias para a revisão da capacidade oferecida pelas empresas de transporte aéreo designadas das Partes Contratantes, nos serviços acordados. Esses elementos incluirão toda a informação necessária para determinar a quantidade de tráfego transportado por essas empresas nos serviços acordados.

ARTIGO 14
Transferência de Rendimentos

As empresas de transporte aéreo designadas pela República Federativa do Brasil terão o direito de converter e de transferir para o Brasil o excedente das receitas sobre as despesas efetuadas localmente. As empresas de transporte aéreo designadas por Macau terão o direito de converter e de transferir para Macau, a seu pedido, o excedente das receitas sobre as despesas efetuadas localmente. A conversão e a transferência deverão ser autorizadas sem restrições, à taxa de câmbio aplicável às transações correntes que se verificar à data em que esses rendimentos sejam apresentados para conversão e transferência. Tais operações não estarão sujeitas a quaisquer encargos, excluídos os normalmente cobrados pelos bancos para a sua execução.

ARTIGO 15
Representação das Empresas de Transporte Aéreo

1. As empresas de transporte aéreo designadas de cada uma das Partes Contratantes serão autorizadas, de acordo com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante respeitantes à entrada, permanência e emprego, a introduzir e a manter na área da outra Parte Contratante o seu pessoal executivo, técnico, operacional e outros especialistas necessários à exploração dos serviços acordados.

2. As empresas de transporte aéreo designadas de cada uma das Partes Contratantes terão o direito de proceder à venda de transporte aéreo na área da outra Parte Contratante, diretamente ou, se assim o entenderem, através dos seus agentes.

Cada uma dessas empresas terá o direito de comercializar tal transporte e qualquer pessoa será livre de o adquirir na moeda local ou, sujeito às leis e regulamentos da outra Parte Contratante, em qualquer moeda livremente conversível.

ARTIGO 16
Tarifas Aeronáuticas

1. Nenhuma das Partes Contratantes poderá impor ou permitir que sejam impostas às empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte Contratante quaisquer tarifas aeronáuticas 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 organizações representativas dessas empresas. Será dado aos usuários um pré-aviso razoável de qualquer alteração nas tarifas aeronáuticas, 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 tarifas aeronáuticas entre as suas competentes autoridades e as empresas de transporte aéreo.

ARTIGO 17

Consultas

Cada uma das Partes Contratantes pode, a todo o tempo, solicitar a realização de consultas sobre a implementação, interpretação, aplicação e alteração deste Acordo. Essas consultas, a terem lugar entre as Autoridades Aeronáuticas, iniciar-se-ão num prazo de 60 (sessenta) dias a contar da data em que a outra Parte Contratante receba a solicitação escrita, salvo se for acordado diversamente entre as Partes Contratantes.

ARTIGO 18

Solução de Controvérsias

1. Se surgir alguma controvérsia entre as Partes Contratantes relativa à interpretação ou à aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes diligenciarão para resolvê-la, em primeiro lugar, pela via de negociação.

2. Se as Partes Contratantes não conseguirem resolver a controvérsia por via de negociação, poderão acordar em submetê-la à decisão de uma pessoa ou organismo ou, a pedido de qualquer das Partes, submetê-la a um tribunal de três árbitros, que será constituído da seguinte forma:

a) no prazo de 30 (trinta) dias após a recepção do pedido de arbitragem, cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro. No prazo de 60 (sessenta) dias após a nomeação do segundo árbitro, será nomeado, por acordo entre os dois árbitros nomeados, um terceiro árbitro, que funcionará como Presidente, e que deve ser nacional de um Estado que possa ser considerado neutro em relação à controvérsia;

b) se dentro dos limites temporais acima especificados não tiver sido feita qualquer uma das nomeações, qualquer das Partes Contratantes pode solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que proceda às nomeações necessárias, no prazo de 30 (trinta) dias. Se o Presidente for nacional de um Estado que não deva ser considerado neutro em relação à controvérsia, a nomeação será feita pelo Vice-Presidente mais antigo sobre quem não impenda esse vício.

3. Salvo acordo em contrário das Partes ou se diversamente estiver disposto neste artigo, o tribunal determinará os limites da sua jurisdição e estabelecerá as suas regras processuais próprias.

4. O tribunal decidirá por maioria, devendo as Partes Contratantes, nos termos da sua legislação própria, acatar integralmente as suas decisões ou sentenças.

ARTIGO 19
Emendas

1. Qualquer emenda ou modificação deste Acordo, estabelecida pelas Partes Contratantes, entrará em vigor em data a ser determinada, por escrito, indicando que todos os procedimentos internos necessários foram concluídos por ambas as Partes Contratantes.

2. Qualquer emenda ou modificação do Anexo a este Acordo será acertada entre as Autoridades Aeronáuticas e entrará em vigor quando confirmada por escrito, por ambas as Partes Contratantes.

ARTIGO 20
Denúncia

Cada Parte Contratante poderá, a qualquer momento após a entrada em vigor deste Acordo, notificar a outra Parte Contratante, por escrito, da sua decisão de denunciar este Acordo. Tal notificação será feita simultaneamente à Organização da Aviação Civil Internacional. O Acordo deixará de vigorar 1 (um) ano após a data do recebimento da notificação pela outra Parte Contratante, a menos que esta seja retirada, de comum acordo, antes de expirar esse período. Se o recebimento da notificação não for acusado pela outra Parte Contratante, essa notificação será considerada recebida 14 (quatorze) dias após seu recebimento pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 21
Registro

Este Acordo e todas as suas emendas serão registrados na Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 22

Entrada em Vigor

Este Acordo entra em vigor logo que as Partes Contratantes se notificarem, por escrito, que todos os procedimentos necessários para tal foram concluídos.

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

Feito em Macau, em 15 de julho de 1994, em dois exemplares originais, nas línguas portuguesa e chinesa, sendo ambos os textos igualmente autênticos. Em caso de divergência, prevalecerá a versão portuguesa.

PELO GOVERNO DA REPÚBLICA
FEDERATIVA DO BRASIL
Lélio Viana Lôbo
Ministro de Estado da
Aeronáutica

PELO GOVERNO DE MACAU

Vasco Joaquim Rocha Vieira
Governador

A N E X O

Quadro de Rotas

I. Rotas a serem operadas pelas empresas de transporte aéreo designadas pela República Federativa do Brasil:

Pontos no Brasil - pontos intermediários - Macau - pontos além

II. Rotas a serem operadas pelas empresas de transporte aéreo designadas por Macau:

Macau - pontos intermediários - um ponto no Brasil* - pontos além

* (a ser escolhido pelas empresas de transporte aéreo designadas por Macau)

N O T A S

1. As empresas de transporte aéreo designadas pela República Federativa do Brasil poderão, em qualquer ou em todos os vôos, omitir escalas constantes das rotas acima especificadas, e poderão servi-las em qualquer ordem, desde que os serviços acordados nestas rotas comecem em pontos no Brasil.

2. As empresas de transporte aéreo designadas por Macau poderão, em qualquer ou em todos os vôos, omitir escalas constantes das rotas acima especificadas, e poderão servi-las em qualquer ordem, desde que os serviços acordados nestas rotas comecem em Macau.

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

4. As empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes Contratantes poderão utilizar até um máximo de dois pontos intermédios e um ponto além, com direitos de tráfego, os quais poderão ser variados numa base sazonal, de acordo com os períodos IATA.

5. Nenhum ponto em Portugal ou no Japão poderá ser utilizado como ponto intermédio ou além, com direitos de tráfego, pelas empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes Contratantes.

巴西聯邦共和國政府
和澳門政府航班協定

巴西聯邦共和國政府和澳門政府，

經葡萄牙共和國主管主權機構正式授權并經中華人民共和國政府同意，

希望爲國際民用航空的發展作出貢獻，

意欲締結一項協定，規定有關在巴西和澳門之間提供航班的事宜，

達成協定如下：

第一條
定義

一．除非文中另有說明，在本協定中：

1．“航空當局”一詞在巴西聯邦共和國方面則指航空部長，在澳門方面指民航局，或對雙方而言，授權履行上述當局目前行使職能的個人或機構；

2．“指定空運企業”一詞指根据本協定第四條的規定而獲得指定和授權的空運企業；

3．“地區”在巴西聯邦共和國方面，採納一九四四

年十二月七日在芝加哥開放簽字的國際民航公約內第二條中“領土”的含義；在澳門方面包括澳門半島、氹仔島和路環島；

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

5. “使用費”一詞指主管當局爲飛機、機組、 旅客及貨物提供機場建築物或設施，或空中導航和航空安全設施，包括相關的服務及設施而向空運企業收取或准許收取的費用；

6. “本協定”一詞指本協定，及其附件和對本協定或其附件的任何修正；

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

8. “協議航班” 一詞指在規定航線上以分開或混合方式運輸旅客、貨物和郵件的航班；

9. “規定航線” 一詞指在本協定附件中規定的一條航線；

10. “運價”一詞指：

（1.）空運企業爲在定期航班上運輸旅客和其行李收取的運价和輔助此種運輸的費用和條件；

（2.）空運企業爲在定期航班上運輸貨物（不包括郵件）收取的運費；

（3.）關于此種運价或運費的適用或使用條件，包括

其附屬的任何好處；和

（4.）空運企業爲代理人在定期航班上運輸而售出的客票或填開的貨運單支付給代理人的手續費。

第二條
適用于國際航班的芝加哥公約的規定

締約雙方在執行本協定時， 其作法應符合公約包括附件的規定和對公約或對附件的任何修改,只要這些規定適用于締約雙方。

第三條
權利的授予

一．爲了在規定航線上經營國際航班，締約一方給予締約另一方在本協定中規定的下列權利。在一規定航線上經營協議航班時,應給予締約一方指定空運企業:

1．飛越締約另一方的地區而不降停的權利；

2．在締約另一方地區內作非運輸業務性經停的權利;

3．在上述地區內規定航線上的地點上下前往或來自

締約另一方地區內地點的旅客、行李、貨物和郵件的權利；

4. 在第三方地區內規定航線上的地點上下前往或來自締約另一方地區內地點的旅客、行李、貨物和郵件的權利；

二. 本條第一款不應被視爲給予締約一方指定空運企業， 爲了取酬或出租，在締約另一方地區內裝載旅客、行李、貨物和郵件前往該締約另一方地區內另一地點的權利。

第四條

指定和經營許可

一. 締約一方有權以書面向締約另一方指定由一家或多家空運企業在規定的航線上經營協議航班，並且有權取消或更改此種指定。

二. 締約方中的一方航空當局在收到上述指定后，應根据其法律和規定毫不延誤地向指定的一家或多家空運企業授予經營協議航班的適當經營許可。

三. 締約一方航空當局可以要求締約另一方所指定的空運企業向其証實，該空運企業具備資格履行該當局根据通常及合理地應用於經營國際航班的法律和規定所規定的條件。

四．1．巴西聯邦共和國政府如未能滿意該空運企業在澳門注冊和以澳門爲主要經營地，則有權拒絕授予本條第二款所述的經營許可，或對指定空運企業行使本協定第三條第一款中所規定的權利附加它認爲必要的條件。

2．澳門政府如未能滿意該空運企業的主要所有權和有效管理權屬于巴西聯邦共和國或其國民，則有權拒絕授予本條第二款所述的經營許可，或對指定空運企業行使本協定第三條第一款中所規定的權利附加它認爲必要的條件。

第五條

法律和規定的適用

一． 締約一方關于從事國際飛行的飛機進出其地區的法律和規定，或關于該等飛機在其地區內運行和航行的法律和規定，均適用于締約另一方指定的一家或多家空運企業轄下任何國藉的飛機，該飛機進出或停留於第一締約方的地區時， 均須遵守該等法律和規定。

二．締約一方關于飛機上的旅客、機組、貨物或郵件進出其地區的法律和規定，例如入境、 放行、移民、護照、海關及檢疫的規定，締約另一方指定的一家或

多家空運企業的旅客、機組、貨物或郵件進出或停留於第一締約方的地區時，均須履行或代爲履行。

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

第六條
撤銷和暫停許可

一．締約一方有權撤銷或暫停經營許可，或暫停締約另一方指定空運企業行使本協定第三條第一款所規定的權利，或對行使此等權利規定其認爲必要的條件：

1．（1）對巴西聯邦共和國而言， 如其不滿意該空運企業是在澳門注冊和以澳門爲主要經營地；

（2）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于巴西聯邦共和國或其國民；或

2． 如該空運企業未能遵守授予此等權利的締約一方的法律或規定；或

3． 如該空運企業未能按照本協定所規定的條件經營。

二．除非本條第一款所述的撤銷或暫停經營許可或暫停行使權利或規定條件必須立即執行，以防止進一步

違反法律和規定，否則這種權利只能在与締約另一方協商后方可行使。

第七條

承認証件和執照

爲在規定航線上經營協議航班， 由締約一方頒發或核准并仍然有效的適航証、資格証和執照，締約另一方應承認其有效，條件是頒發或核准此種証件系根據并符合根據第二條所述的公約確定的標准。

但是， 締約一方對締約另一方爲在其自已地區上空飛行而發給對巴西聯邦共和國而言，其自己的國民 或對澳門而言,其自己的居民的資格証和執照,保留拒絕承認的權利。

第八條

經營協議航班

一．締約雙方指定的空運企業應享有公平均等的機會在規定航線上經營協議航班。

二．在經營協議航班方面，締約一方指定空運企業應考慮到締約另一方指定空運企業的利益，以免不適當

的影響該空運企業在相同航線的全部或部分航段上所提供的航班。

三．締約雙方指定空運企業提供的協議航班，應与公眾對規定航線的運輸需求保持密切關系，其主要目的，是按合理載運比例，提供足夠的運力，以滿足當前和合理預計到的往來指定空運企業的締約一方地區的旅客和貨物包括郵件的需求。除在指定空運企業的締約一方地區的地點之外，在規定航線上其它地點上下客貨包括郵件的運載規定，應根据需与下列各點相聯系的總原則予以規定：

1． 來自和前往指定空運企業的締約一方地區的運輸需要；

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

3． 聯程航班經營的需要。

第九條

批准飛行時刻表

一．締約雙方指定空運企業最少應在建議生效日期四十五天前將建議的協議航班飛行時刻表及任何有關修訂飛行時刻表的建議，提交締約雙方航空當局批准。

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

第十條
運價

一．爲在締約雙方地區之間運輸而適用於協議航班的運價應在合理的水平上制定，適當注意所有有關因素，包括使用者利益，經營成本，合理利潤，每一航班特點以及在認爲合適之時，其它空運企業在相同航線的全部或部分航段上收取的運價。

二．本條第一款所述的運價在可能的情況下應由締約雙方指定空運企業協議。但是，不應在這些空運企業未能就此項運價取得其它指定空運企業同意的情況下，或因爲沒有其它指定空運企業經營相同航線而阻止指定空運企業建議或阻止航空當局批准任何運價。 在此文中，“相同航線”指經營的航線，而不是規定航線。

三．協議的運價應在其建議實施之日至少六十天以前提交締約雙方航空當局批准。在特殊情況下，航空當局也可接受一個較短的期限。運價提交之后，航空當

局將避免不必要的延誤對其進行評价。除非締約任何一方航空當局對此予以批准，該運價不得生效。一方航空當局可以就推遲建議的實施日期与另一方航空當局進行聯系。

四．如果不能根据本條第二款批准某一項運價，或在本條第三款所述的期限內發出不批准通知時，締約雙方航空當局應根据本協定第十七條在其之間進行協商通過協議確定運價。

五．如果航空當局不能根据本條第三款就向其提交的運價達成協議或根据本條第四款確定任何運價，將根据本協定第十八條的規定解決爭議。

六.1．除了根据本協定第十八條第四款之外， 如果締約任何一方航空當局不批准該運價，則運價不能生效。

2．運價在根据本協定確定之後， 這些運價應持續有效直至根据本條或本協定第十八條規定確定的新的運價，但不能自締約一方航空當局不批准之日超過十二個月。

七．如果締約一方航空當局對已經確定的運價產生不滿意，它應將此通知締約另一方航空當局。 指定空運企業在需要之處應努力達成協議。如果在收到不滿意通知之日九十天期限內，不能根据本條第二款和第三款規定確定新的運價，本條第四款和第五款中規定的程序應適用。

八．締約雙方航空當局應努力確保:

1．征收和收取的運價符合它們已批准的運價；

2．空運企業不得在這些運價上進行回扣。

第十一條

海關稅

一．締約任何一方指定空運企業經營國際航班的飛機，留置在該機上的機上正常設備、燃料、潤滑油、包括發動機在內的零備件及機上供應品（包括但并不限于諸如食品、飲料、煙草等物品），締約另一方基于互惠原則，應免除所有海關稅,消費稅,以及并非根据飛機抵埠所提供服務的成本而收取的類似費用及收費，但此等設備和供應品必須留置在飛機上。

二． 締約一方指定空運企業運進或代表其運進締約另一方的地區，或由該指定空運企業裝上飛機,專供經營國際航班機上使用的正常設備，零備件， 燃料和潤滑油，機上供應品，印制好的客票,貨運單，任何印上締約一方指定空運企業徽號的印刷品及該家指定空運企業免費送發的一般宣傳資料，即使此等物品在該締約方的地區裝上飛機供在飛越該締約方地區的航段上使用，締約另一方基于互惠原則，應免除所有

海關稅，消費稅，以及并非根据飛機抵埠所提供服務的成本而收取的類似費用及收費。

三．本條第一款和第二款所述物品需要置于有關當局監管或控制之下。

四．締約任何一方指定空運企業飛機上的機上正常設備，零備件，燃料和潤滑油，機上供應品，只有在締約另一方海關當局同意之下，方可在其地區內卸下。該海關當局可規定該物品須接受監管，直至該等物品轉運出境，或按照海關的規定處理爲止。

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

六．直接過境締約一方地區和不離開爲此目的在機場規定的區域的旅客、行李和貨物，除非征對防止暴力，航空海盜和走私麻醉毒品的措施有不同要求之外，應置于一般簡化控制之下。直接過境的行李和貨物應免除海關稅和其它類似稅捐。

第十二條
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爲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于在航空器內犯罪和犯有某些其它行爲的公約、 一九七零年十二月十六日在海牙簽定的關于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于制止危害民用航空安全的非法行爲的公約內關于航空安全的規定。

二． 締約雙方應根据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爲,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系中，應遵守國際民航組織所制定的適用的航空保安規定，該等規定指定爲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。締約雙方須規定，締約各方注冊的飛機經營機构或以締約各方地區爲主要經營地或永久駐地的飛機經營機构，以及締約各方地區的機場經營機构的運作符合該等航空安全規定。

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

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

五．倘若發生非法劫持民用飛機的事件或威脅，或其它針對民用飛機，其旅客和機組、機場及飛機導航設施安全的非法行爲，締約雙方須互相協助，以便盡速使用通信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。

第十三條

資料

締約雙方航空當局應按其要求， 相互提供合理所需的定期或其它統計資料，以審查締約雙方指定空運企業在協議航班上所提供的運力。這些資料應包括確定該等空運企業在協議航班上運輸業務量所需的全部資料。

第十四條

轉匯收益

一．巴西聯邦共和國的指定空運企業有權要求將從當

地獲得的收入扣除在當地開支後的款項，兌換及匯返巴西。澳門的指定空運企業有權要求將從當地獲得的收入扣除在當地開支後的款項，兌換及匯返澳門。除銀行爲此項交易收取正常服務費之外，不應爲此種轉匯收取任何費用。兌換及匯返不受任何限制地以在結匯上述收入時適用于當時交易的有效匯率進行。

第十五條
空運企業代表處

一．締約一方指定空運企業有權根據締約另一方關于入境，居留和就業的法律和規定，在締約另一方地區派駐和保留因提供協議航班所需的其自己的管理、技術、 運營和其他專業人員。

第十六條
使用費

一．締約任何一方向締約另一方指定的一家或多家空運企業收取或准許收取的使用費，不得高于向其自己經營同類國際航班的空運企業所收取的使用費。

二．締約一方應鼓勵其主管收費當局在可行的情況下与使用有關服務和設施的空運企業，通過空運企業的

代表機構進行協商。對有任何更改空運企業使用費的建議，應在合理的時間內通知使用者，以便它們在更改之前表示意見。締約一方還應鼓勵其主管收費當局和指定空運企業就使用費事宜交換有關的資料。

第十七條
協商

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

第十八條
解決爭議

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

二．如果締約雙方未能通過談判解決爭議，該項爭議可以交給雙方同意的人士或團體處理，或在締約任何一方的要求下，提交一個由三名仲裁員組成的審裁團決定，審裁團的組成方式如下：

1．在接獲仲裁要求三十天內，締約一方須委任一名仲裁員。 在第二名仲裁員委任后六十天內， 經兩名仲裁員協議委任一名在該項爭議中可視爲中立的國

家的國民爲第三名仲裁員幷由該第三名仲裁員出任審裁團的主席。

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

三．除本條中以后規定或締約雙方另有協議，審裁團將確定其管轄范圍和確定自己的程序。

四．審裁團以多數票決定以及該決定根據其自己的法律對締約雙方有約束力。

五．審裁團的費用,包括仲裁員的費用，將由締約雙方分攤。

第十九條
修改

一．　締約雙方協議的對本協定的任何修正或修改,自締約雙方均已完成所有必要的內部程序而書面確定的日期生效。

二．對本協定附件的任何修正或修改應由航空當局協議幷自締約雙方書面確認之時生效。

第二十條
終止

一．締約任何一方可以在本協定生效之后隋時書面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爲已經收到。

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需程序后，即告生效。

下列代表，經其各自政府正式授權，已在本協定上簽字爲証。

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。

遇有分岐時，以葡萄牙文爲准。

巴西聯邦共和國政府代表

澳門政府代表

附件

航線表

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

說明

一．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。

二．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。

三．香港、台灣或中國大陸的地點不得作爲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爲一中間點或以遠點經營時不享有業務權。