

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Despacho

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

O Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo de Macau e o Governo da República da Polónia e respectivos Anexos assinado em Varsóvia, em 22 de Outubro de 1999 e aprovado, nessa mesma data, pelo Governador de Macau, ao abrigo do meu Despacho de 9 de Março de 1996, publicado em Suplemento ao *Diário da República*, II Série, de 9 do mesmo mês.

Palácio de Belém, aos 9 de Novembro de 1999.

O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

共和國總統府

批示

根據《澳門組織章程》第三條第二款之規定，本人批准：

一九九九年十月二十二日在華沙簽訂的澳門政府與波蘭共和國政府航空運輸協定及有關附件。該協定及附件並由澳門總督於同日根據本人在一九九六年三月九日作出及刊登於同月九日《共和國公報》第二組副刊之批示核准。

一九九九年十一月九日於貝倫宮

共和國總統 沈拜奧

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF MACAU AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND CONCERNING AIR SERVICES

The Government of Macau and the Government of the Republic of Poland, the former 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,

hereinafter referred to as "the Contracting Parties",

desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between Macau and Poland,

have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement and of the Annex thereto:

a) the term "aeronautical authority" shall mean, in the case of Macau, the Civil Aviation Authority, and in the case of the Republic of Poland, Minister of Transport and Maritime Economy, or in both cases, any person or body authorized to perform any functions being the responsibility of the said authorities;

b) the term "designated airline" shall mean an airline which has been designated for the purpose of operating the agreed services on the route specified in the Annex to this Agreement and which has obtained the operating authorization, in accordance with the provisions of Article 4 of this Agreement;

c) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof

so far as those Annexes and amendments apply to both Contracting Parties;

d) the term "area" in relation to Macau includes the Macau Peninsula and the Taipa and Coloane Islands and in relation to Poland has the meaning assigned to "Territory" in Article 2 of the Convention.

Article 2

Applicability of the Convention

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

Article 3

Grant of the Rights

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Annex thereto. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. The airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

a) to fly without landing across the area of the other Contracting Party;

b) to make stops in the said area for non-traffic purposes;

c) to take on and to put down in international traffic passengers, mail and cargo at the specified points on the specified routes, subject to the provisions of this Agreement and the Annex thereto.

Article 4

Designation and Authorization of the Airlines

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. This designation shall be notified by the aeronautical authorities of one Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

2. The Contracting Party having received the notification of designation shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant the appropriate operating authorization to the airline designated by the other Contracting Party.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the designated airline of the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operations of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. a) the Government of Macau shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the Republic of Poland or its nationals.

b) the Government of the Republic of Poland shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Macau.

5. When a designated airline has been so authorized under paragraph 2 of this Article, it may begin at any time to operate each agreed service provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 9 of this Agreement is in force in respect of that service.

Article 5

Revocation or Suspension of Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights by an airline designated by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

a) (i) in the case of the Government of Macau, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the Republic of Poland or its nationals;

(ii) in the case of the Government of the Republic of Poland,

in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Macau; or

b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights; or

c) in the case the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed in this Agreement and the Annex thereto.

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 or regulations, rights referred to in paragraph 1 shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 6

Principles Governing the Operation of the Agreed Services

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

2. In operating the agreed services, the designated 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 part of the same route.

3. The airlines designated by the Contracting Parties for the purpose of operating the agreed services shall provide capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the international carriage on these services.

4. If the regulations of one Contracting Party so require, the agreements, which may be concluded between the designated airlines for the purpose of operating the agreed services, shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 7

Customs and Duties

1. Aircraft engaged in international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores (including food, beverages, tobacco) on board such aircraft shall be exempt from customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the area of the other Contracting Party, provided that the said aircraft are re-exported and such equipment, supplies and stores remain on board such aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be exemption from the same duties, fees and taxes, with the exception of charges corresponding to the performed service:

a) aircraft stores taken on board in the area of either Contracting Party, within limits fixed by the competent authorities of the said Contracting Party and destined for use on board out-

bound aircraft operated on an international service by the said designated airline of the other Contracting Party;

b) spare parts and regular equipment entered into the area of one Contracting Party and destined for the maintenance or repair of aircraft engaged in international service by the designated airline of the other Contracting Party;

c) fuel and lubricants destined to supply aircraft engaged in an international service by the designated airline of the other Contracting Party even when these supplies are to be used on the part of the flight performed over the area of the Contracting Party in which they are taken on board;

d) advertising materials having no commercial value used by the designated airline on the area of the other Contracting Party.

3. If the laws or regulations of either Contracting Party so require, materials referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be kept under customs control of the said Contracting Party.

4. The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

5. The regular airborne equipment, as well as materials and supplies retained on board the aircraft operated by the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the area of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such area. 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 with the consent of the same authorities.

6. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the area of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 8

Laws and Regulations

1. The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its area of aircraft engaged in international navigation and the operation and navigation of such aircraft while within the limits of its area, shall also be applied to the aircraft of the designated airline by the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to, remaining in and departure from its area of passengers, crew, mail and cargo on board aircraft and in particular those regarding passports, customs and sanitary control shall be applied to passengers, crew, mail and cargo carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.

Article 9

Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the area of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including costs of operations, reasonable profit and the tariffs of the other airlines.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over whole or part of the route. Such agreement shall, if possible, be reached through the rate-fixing machinery established by the International Air Transport Association.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article or, if during the first thirty days of the forty-five period referred to in paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with provision of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

5. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have not approved it.

6. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 10

Provisions of Statistics

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services.

Article 11

Settlement of Accounts

1. Accounts and payments between the designated airlines shall be settled in conformity with the provisions of the payment

agreement being in force between both Contracting Parties and in conformity with currency regulations being in force in their areas.

2. In the absence of the appropriate provisions of payment agreement, the above mentioned accounts and payments shall be settled in convertible currency in accordance with the currency regulations being in force.

Article 12

Exemption of Taxes

1. Each Contracting Party exempts receipts coming from the operation of aircraft in international traffic by the designated airline of the other Contracting Party from any taxes, charges from profits as well as from other financial charges.

2. Each Contracting Party undertakes not to collect taxes from salaries of employees of the other Contracting Party delegated from its designated airline to work in the representations mentioned in Article 13 of this Agreement.

Article 13

Representation

1. The designated airline of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party to bring in and maintain in the area of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

2. On the basis of reciprocity and in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party, the designated airline of one Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell its air transportation documents in the currency of the area of the other Contracting Party or in freely convertible currencies in accordance with the foreign exchange regulations in force.

Article 14

Consultations

In a spirit of close collaboration, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensure the implementation of, and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and the Annex thereto.

Article 15

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, endeavor 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, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through appropriate channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of thirty days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. In such case, the third arbitrator shall not be a resident of Macau or a national of the Republic of Poland and shall act as president of the arbitral body.

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

Article 16

Aviation Security

1. The Contracting Parties reaffirm that their rights and obligations to each other to protect the security of civil aviation against unlawful interference form 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 possible assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

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 to the extent that such security standards are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators 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 its airline may be required to observe the aviation security provisions referred to in

paragraph 3 required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its area to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crews, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also act favourably upon 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 crews, 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 17

Amendment

1. Either Contracting Party may in any time propose to the other Contracting Party any amendments which it considers desirable to bring to this Agreement.

2. If one Contracting Party considers it desirable to amend the Annex to this Agreement, the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree upon any such amendments.

3. Any amendments to this Agreement or its Annex pursuant to paragraph 2 of this Article shall come into effect when confirmed by an exchange of letters between the Contracting Parties.

Article 18

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party with its decision to terminate this Agreement. In such a case, this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of notification by the other Contracting Party.

Article 19

Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 20

Titles

Titles of the Articles in this Agreement are for convenience

of reference only and shall not in any way affect the interpretation of the Articles.

Article 21

Entry into Force

This Agreement shall be approved pursuant to the respective legislation of the Contracting Parties and shall come into effect on the day of the exchange of letters stating that the requirements for its entry into force have been fulfilled.

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

Done at Warsaw on this 22nd of October 1999 in two originals in the English language.

For the Government of
Macau

Vasco Rocha Vieira
Governor

For the Government of
the Republic of Poland

Tadeusz Syryjczyk
Minister of Transport and
Maritime Economy

ANNEX

Route Schedule

Section 1

Routes to be operated in both directions by the designated airline of Macau:

Point of Departure	Intermediate Point(s)	Point of Destination	Beyond Point(s)
Macau	to be agreed later	Warsaw	to be agreed later

Section 2

Routes to be operated in both directions by the designated airline of the Republic of Poland:

Point of Departure	Intermediate Point(s)	Point of Destination	Beyond Point(s)
Warsaw	to be agreed later	Macau	to be agreed later

Notes:

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

2. Any intermediate and/or beyond point(s) not specified in Section 1 and 2 above may be served by the designated airlines without fifth freedom traffic rights.

3. Any of the points on the specified routes in this Annex may, at the option of the designated airline of either Contracting Party,

be omitted on any or all flights, provided that these flights originate or terminate in the area of the Contracting Party designating the airline.

4. The intermediate points, points beyond and fifth freedom traffic rights shall be agreed upon between both designated airlines and shall be subject to the approval by aeronautical authorities of both Contracting Parties.

ACORDO ENTRE O GOVERNO DE MACAU E O GOVERNO DA REPÚBLICA DA POLÓNIA RELATIVO A SERVIÇOS AÉREOS

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

daqui em diante designados «Partes Contratantes»,

desejando concluir um Acordo com a finalidade de fornecer um enquadramento para os serviços aéreos entre Macau e a Polónia,

acordaram entre si o seguinte:

Artigo 1.º

Definições

Para efeitos deste Acordo e do seu Anexo:

a) o termo «autoridades aeronáuticas» significa, no caso de Macau, a Autoridade de Aviação Civil e, no caso da República da Polónia, o Ministro dos Transportes e da Economia Marítima ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou entidade autorizada a exercer quaisquer funções sob a responsabilidade dessas autoridades;

b) o termo «empresa de transporte aéreo designada» significa uma empresa de transporte aéreo designada para a exploração dos serviços aéreos nas rotas especificadas no Anexo a este Acordo e que tenha obtido autorização de exploração de acordo com o Artigo 4.º do presente Acordo;

c) o termo «Convenção» significa a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, no dia 7 de Dezembro de 1944 e inclui quaisquer Anexos adoptados nos termos do Artigo 90.º da Convenção e quaisquer modificações aos Anexos ou à Convenção nos termos dos artigos 90.º e 94.º da mesma na medida em que estes Anexos e modificações se apliquem a ambas as Partes Contratantes;

d) o termo «área», em relação a Macau, compreende a Península de Macau e as Ilhas da Taipa e de Coloane e, em relação à Polónia tem o significado atribuído a «Território» no Artigo 2.º da Convenção.

Artigo 2.º

Aplicabilidade da Convenção

Na aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes deverão agir em conformidade com o clausulado da Convenção, incluindo

do os Anexos e quaisquer emendas à Convenção ou aos seus Anexos, aplicáveis a ambas as Partes Contratantes, na medida em que o referido clausulado seja aplicável aos serviços aéreos internacionais.

Artigo 3.º

Concessão de Direitos

1. Cada uma das Partes Contratantes concede à outra Parte Contratante os direitos especificados no presente Acordo para fins de estabelecimento e exploração de serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas no Anexo. Esses serviços e rotas serão doravante designados como «serviços acordados» e «rotas especificadas», respectivamente. A empresa de transporte aéreo designada por cada uma das Partes Contratantes beneficiará, ao explorar um serviço acordado numa rota especificada, dos seguintes direitos:

- a) sobrevoar, sem aterrar, a área da outra Parte Contratante;
- b) efectuar paragens na referida área para fins não comerciais;
- c) para embarcar e desembarcar passageiros, correio e carga nos pontos especificados nas rotas especificadas em conformidade com as disposições do presente Acordo e do Anexo.

Artigo 4.º

Designação e Autorização de Empresas de Transporte Aéreo

1. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de designar uma empresa de transporte aéreo para fins de exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas. Esta designação será comunicada pelas autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes às autoridades aeronáuticas da outra parte Contratante.

2. A Parte Contratante tendo recebido a notificação da designação deverá, nos termos dos números 3 e 4 deste Artigo, conceder, sem demora, a necessária autorização de exploração à empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante.

3. As autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes poderão exigir que a empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante prove estar apta a preencher as condições prescritas nos termos das leis e dos regulamentos normalmente aplicáveis, pelas referidas autoridades, à exploração de serviços internacionais em conformidade com as disposições da Convenção.

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

b) o Governo da República da Polónia terá o direito de recusar a concessão das autorizações de exploração referidas no número 2 deste Artigo, ou de impor as condições que considere necessárias ao exercício, por uma empresa de transporte aéreo designada, dos direitos especificados no Artigo 3.º deste Acordo, sempre que não esteja convencido que a empresa de transporte aéreo se encontra registada e tem o seu principal local de negócios em Macau.

5. Logo que a empresa de transporte aéreo designada esteja autorizada nos termos do número 2 deste Artigo, poderá iniciar, a qualquer momento, a exploração do serviço acordado, desde que uma tarifa estabelecida nos termos do artigo 9.º do presente Acordo, esteja em vigor para aquele serviço.

Artigo 5.º

Revogação ou Suspensão da Autorização de Exploração

1. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de revogar uma autorização de exploração ou de suspender o exercício dos direitos 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 não esteja convencido de que a propriedade substancial e o controlo efectivo da empresa de transporte aéreo pertencem à República da Polónia ou aos seus nacionais;

(ii) no caso do Governo da República da Polónia, sempre que não esteja convencido que a empresa de transporte aéreo está registada e tem o seu principal local de negócios em Macau; ou

b) caso a empresa de transporte aéreo em questão não cumpra as leis e os regulamentos da Parte Contratante que concedeu aqueles direitos; ou

c) caso a empresa de transporte aéreo não explore os serviços de acordo com as condições previstas no presente Acordo e no Anexo.

2. Salvo se a imediata revogação, suspensão ou imposição das condições mencionadas no número 1 deste Artigo se revelarem essenciais para evitar novas violações das leis e dos regulamentos, os direitos referidos do número 1 serão exercidos apenas após a realização de consultas com a outra Parte Contratante.

Artigo 6.º

Princípios Reguladores da Exploração dos Serviços Acordados

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

2. Ao explorar os serviços acordados, as empresas de transporte aéreo designadas de cada uma das Partes Contratantes terão em conta os interesses das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte Contratante, de modo a não afectar indevidamente os serviços por estas fornecidos no todo ou em parte das mesmas rotas.

3. As empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes para a exploração dos serviços acordados fornecerão capacidade adequada à satisfação das necessidades presentes e razoavelmente previsíveis de transporte internacional nesses serviços.

4. Caso a regulamentação de uma das Partes Contratantes assim o impuser, os acordos que venham a ser concluídos entre as empresas de transporte aéreo designadas com a finalidade de operarem os serviços acordados, serão submetidos à aprovação das autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

Artigo 7.º

Direitos Aduaneiros

1. As aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais pela empresa de transporte aéreo designada de qualquer uma das Partes Contratantes, bem como o seu equipamento normal, os abastecimentos de combustível, de lubrificantes e as provisões de bordo (incluindo alimentos, bebidas, tabaco) que se encontrem a bordo dessas aeronaves estarão isentos de direitos aduaneiros, taxas de inspecção e outros direitos e taxas, à chegada à área da outra Parte Contratante, desde que essas aeronaves sejam reexportadas, e que esses equipamentos, abastecimentos e provisões permaneçam a bordo das aeronaves até serem reexportados.

2. Estarão igualmente isentos dos mesmos direitos, taxas e encargos, com excepção dos encargos correspondentes aos serviços prestados:

a) as provisões de bordo embarcadas na área de uma Parte Contratante, dentro dos limites estabelecidos pelas autoridades competentes desta Parte Contratante, e destinadas ao uso a bordo em aeronaves «outbound» utilizadas na exploração de serviços aéreos internacionais pela empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante;

b) as peças sobressalentes e o equipamento normal, introduzidos na área de uma Parte Contratante, e destinados para a manutenção ou reparação das aeronaves utilizadas na exploração de serviços aéreos internacionais pela empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante;

c) o combustível e lubrificantes destinados ao abastecimento das aeronaves utilizadas na exploração de serviços aéreos internacionais pela empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante, ainda que esses abastecimentos sejam destinados à utilização numa parte do percurso efectuado sobre a área da Parte Contratante na qual foram embarcados;

d) o material publicitário sem valor comercial utilizado pela empresa de transporte aéreo designada, na área da outra Parte Contratante.

3. Se as leis e os regulamentos de qualquer uma das Partes Contratantes o requerer, os materiais referidos nos números 1 e 2 deste Artigo serão mantidos sob controlo alfandegário dessa Parte Contratante.

4. As isenções previstas neste Artigo aplicar-se-ão também quando uma empresa de transporte aéreo de uma das Partes

Contratantes tenha estabelecido arranjos com uma outra empresa ou empresas de transporte aéreo relativamente ao empréstimo ou à transferência, na área da outra Parte Contratante, dos artigos especificados nos números 1 e 2 deste Artigo, desde que a outra Parte Contratante conceda igualmente à outra empresa ou empresas de transporte aéreo aquelas isenções.

5. O equipamento normal de voo, bem como os materiais mantidos a bordo de aeronaves utilizadas pela empresa de transporte aéreo designada de uma das Partes Contratantes apenas poderão ser descarregados na área da outra Parte Contratante com a aprovação das autoridades alfandegárias dessa área. Nesse caso, poderão ser colocados sob a supervisão das referidas autoridades até ao momento da sua reexportação ou de serem deitados fora com a autorização dessas mesmas autoridades.

6. Os passageiros, a bagagem e a carga em trânsito directo através da área de uma Parte Contratante e que não abandonem a área do aeroporto reservada para esses fins serão sujeitos apenas a um controlo muito simplificado. A bagagem e a carga em trânsito directo serão isentas de direitos aduaneiros e outras taxas similares.

Artigo 8.º

Leis e Regulamentos

1. As leis e os regulamentos de cada uma das Partes Contratantes relativos à entrada, estadia ou saída, da sua área, de aeronaves em tráfego internacional e à operação e navegação das aeronaves na sua área, aplicar-se-ão também às aeronaves das empresas de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante.

2. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada, estadia ou saída, da sua área, de passageiros, tripulações, correios e carga que se encontrem a bordo da aeronave e em particular os respeitantes a passaportes, formalidades alfandegárias e medidas sanitárias, aplicar-se-ão aos passageiros, às tripulações, ao correio e à carga transportados pelas aeronaves da empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante.

Artigo 9.º

Tarifas

1. As tarifas a serem praticadas, pela empresa de transporte aéreo designada de uma Parte Contratante, no transporte de ou para a área da outra Parte Contratante serão estabelecidas a níveis razoáveis, tendo em devida conta todos os factores relevantes, incluindo os custos de operação, um lucro razoável e as tarifas de outras empresas de transporte aéreo.

2. As tarifas referidas no número 1 deste Artigo serão, se possível, acordadas pelas empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes Contratantes, após a realização de consultas com as outras empresas de transporte aéreo que explorem toda ou uma parte da rota. Esses acordos serão, sempre que possível, obtidos através do mecanismo de fixação de tarifas da Associação de Transporte Aéreo Internacional.

3. As tarifas assim acordadas serão submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes pelo menos quarenta e cinco dias antes da data proposta para a sua introdução. Em casos especiais, este prazo poderá ser reduzido, caso haja acordo das referidas autoridades.

4. Se as empresas de transporte aéreo designadas não conseguirem chegar a acordo sobre qualquer destas tarifas ou, se por qualquer outra razão, uma tarifa não puder ser fixada nos termos do número 2 deste Artigo, ou, ainda, se durante os primeiros trinta dias do período de quarenta e cinco dias referido no número 3 deste Artigo, as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes notificarem as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante do seu desacordo em relação a qualquer tarifa acordada nos termos das disposições do número 2 deste Artigo, as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes procurarão estabelecer a tarifa por comum acordo.

5. Nenhuma tarifa poderá entrar em vigor se as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes não a tiverem aprovado.

6. As tarifas estabelecidas nos termos do disposto neste artigo manter-se-ão em vigor até que novas tarifas sejam estabelecidas nos mesmos termos.

Artigo 10.º

Fornecimento de Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes fornecerão às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido desta, relatórios de estatística periódicos ou outros que considere razoavelmente necessários para rever a capacidade fornecida, nos serviços acordados, pela empresa de transporte aéreo designada da primeira Parte Contratante. Os dados incluirão todas as informações necessárias à determinação do volume de tráfego transportado por aquela empresa de transporte aéreo nos serviços acordados.

Artigo 11.º

Liquidação de Contas

1. As contas e pagamentos entre as empresas de transporte aéreo designadas serão liquidados em conformidade com as disposições do acordo sobre pagamentos em vigor entre as duas Partes Contratantes e com os regulamentos cambiais em vigor nas suas áreas.

2. Na ausência de disposições apropriadas do acordo sobre pagamentos, as contas e os pagamentos serão liquidados em moeda convertível, de acordo com os regulamentos cambiais em vigor.

Artigo 12.º

Isenção de Impostos

1. Cada uma das Partes Contratantes isenta os rendimentos provenientes da operação, em tráfego internacional, das aero-

naves das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte Contratante de qualquer imposto ou encargos sobre os lucros bem como de outros encargos financeiros.

2. Cada uma das Partes Contratantes compromete-se a não cobrar imposto sobre os salários dos delegados das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte Contratante a trabalhar nas representações referidas no Artigo 13.º do presente Acordo.

Artigo 13.º

Representação da Empresa de Transporte Aéreo

1. A empresa de transporte aéreo designada de uma das Partes Contratantes será autorizada, de acordo com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante respeitantes à entrada, permanência e emprego, a trazer e a manter na área da outra Parte Contratante o seu pessoal executivo, técnico, operacional e outros especialistas necessários à exploração dos serviços aéreos.

2. Numa base de reciprocidade e de acordo com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante, a empresa de transporte aéreo designada de uma das Partes Contratantes terá o direito de proceder à venda de transporte aéreo na área da outra Parte Contratante, directamente ou, se assim o entender, através dos seus agentes. Cada uma das empresas designadas terá o direito de comercializar o transporte na moeda da área da outra Parte Contratante ou, em moedas livremente convertíveis em conformidade com a regulamentação cambial em vigor.

Artigo 14.º

Consultas

Num espírito de estreita colaboração, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão periodicamente com o intuito de assegurar a aplicação e o cumprimento satisfatório das disposições do presente Acordo e do seu Anexo.

Artigo 15.º

Resolução de Diferendos

1. Se surgir um diferendo entre as Partes Contratantes sobre a interpretação ou aplicação do presente Acordo, as Partes Contratantes procurarão, em primeiro lugar, resolvê-lo 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 qualquer pessoa ou organismo, ou o diferendo será, a pedido de qualquer das Partes Contratantes, submetido à decisão de um tribunal de três árbitros, um a ser nomeado por cada uma das Partes Contratantes e o terceiro a ser designado pelos dois assim nomeados. Cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro no prazo de sessenta dias a contar da data da recepção através dos canais apropriados de uma notificação da outra Parte solicitando a arbitragem do diferendo, o terceiro árbitro será designado num prazo subsequente de trinta dias. Se qualquer das Partes Contratantes não proceder à nomeação do

árbitro no prazo especificado ou se o terceiro árbitro não for designado no prazo especificado, poderá qualquer das Partes Contratantes solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que designe o ou os árbitros necessários. Se o Presidente considerar que é um nacional de um Estado que não pode ser considerado neutro relativamente ao diferendo, o Vice-Presidente mais antigo, que não esteja impedido pelo mesmo fundamento, procederá à nomeação. Caso tal se verifique, o terceiro árbitro não deverá ser nem um residente de Macau nem um nacional da República da Polónia e funcionará como presidente do órgão arbitral.

3. As Partes Contratantes cumprirão quaisquer decisões tomadas ao abrigo do número 2 deste Artigo.

Artigo 16.º

Segurança da Aviação

1. As Partes Contratantes reafirmam que a sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra a interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. As Partes Contratantes actuarão, em especial, em conformidade com as disposições sobre a segurança da aviação da Convenção sobre Infracções e Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio aos 14 de Setembro de 1963, da Convenção para a Supressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia aos 16 de Dezembro de 1970, e da Convenção para a Supressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal aos 23 de Setembro de 1971.

2. As Partes Contratantes fornecer-se-ão, a pedido, todo o apoio possível para impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança dos passageiros, tripulações, aeronaves, aeroportos e serviços de navegação aérea, bem como quaisquer ameaças à segurança da aviação.

3. As Partes actuarão, no seu relacionamento mútuo, em conformidade com as disposições sobre a segurança da aviação estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional designadas como Anexos à Convenção, na medida em que essas normas de segurança sejam aplicáveis às Partes; as Partes Contratantes exigirão que os operadores de aeronaves nelas registadas ou os operadores que tenham o seu principal local de negócios ou residência permanente na sua área, bem como os operadores de aeroportos na sua área, actuem em conformidade com aquelas disposições sobre a segurança da aviação.

4. Cada uma das Partes Contratantes concorda em que possa ser exigido à sua empresa de transporte aéreo o cumprimento das disposições sobre a segurança da aviação referidas no número 3, exigidas pela outra Parte Contratante à entrada, saída ou durante a permanência na sua área. Cada uma das Partes Contratantes assegurará que sejam efectivamente tomadas, na sua área, medidas efectivas de protecção às aeronaves, de inspecção de passageiros e suas bagagens de mão, e à verificação apropriada às tripulações, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque e o carregamento. Cada uma das Partes Contratantes considerará positivamente qualquer solicitação da outra Parte Contratante respeitante à tomada de razoáveis medidas especiais de segurança para fazer face a uma ameaça específica.

5. Em caso de ocorrência de um incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou outros actos ilícitos

tos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, de 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 esse incidente ou ameaça de incidente.

Artigo 17.º

Modificação

1. Cada uma das Partes Contratantes poderá, a todo momento, propor à outra Parte Contratante qualquer modificação que considerar conveniente efectuar ao presente Acordo.

2. Se uma das Partes Contratantes considerar desejável modificar o Anexo ao presente Acordo, quaisquer modificações poderão ser introduzidas mediante acordo entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

3. Quaisquer modificações a este Acordo ou ao seu Anexo nos termos do número 2 deste Artigo entrarão em vigor quando confirmadas por troca de cartas entre as Partes Contratantes.

Artigo 18.º

Denúncia

Cada uma das Partes Contratantes poderá, a qualquer momento, notificar a outra Parte Contratante, por escrito, da sua decisão de denunciar o presente Acordo. Neste caso, o Acordo terminará doze meses após a data de recepção da notificação pela outra Parte Contratante.

Artigo 19.º

Registo na Organização da Aviação Civil Internacional

O presente Acordo e quaisquer modificações posteriores serão registados na Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 20.º

Títulos

Os títulos dos Artigos neste Acordo servem unicamente à conveniência de referência e não devem de maneira alguma afectar a interpretação dos Artigos.

Artigo 21.º

Entrada em Vigor

O presente Acordo será aprovado em conformidade com a respectiva legislação das Partes Contratantes e entrará em vigor na data da troca de cartas indicando que os requisitos relativos à sua entrada em vigor foram concluídos.

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

Feito em Varsóvia aos 22 de Outubro de 1999, em dois originais na língua inglesa.

Pelo Governo de
Macau

Vasco Rocha Vieira
Governador

Pelo Governo da
República da Polónia

Tadeusz Syryjczyk
Ministro dos Transportes
e da Economia Marítima

ANEXO

Quadro de Rotas

Secção 1

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

Ponto de Partida	Pontos Intermédios	Ponto de Destino	Pontos Além
Macau	a ser acordado	Varsóvia	a ser acordado

Secção 2

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

Ponto de Partida	Pontos Intermédios	Ponto de Destino	Pontos Além
Varsóvia	a ser acordado	Macau	a ser acordado

Notas:

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

2. Qualquer ponto intermédio e/ou ponto(s) além não especificado(s) nas Secções 1 e 2 anteriores poderão ser servidos pelas empresas de transporte aéreo designadas sem direitos de tráfego de quintas liberdades.

3. Quaisquer dos pontos nas rotas especificadas neste Anexo podem, por opção das empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes, ser omitidos em qualquer um ou em todos os voos, desde que estes tenham origem ou término na área da Parte Contratante designante da empresa de transporte aéreo.

4. Os pontos intermédios, pontos além e o exercício de quintas liberdades serão acordados entre ambas as empresas de transporte aéreo designadas e serão sujeitos à aprovação pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

澳門政府和波蘭共和國政府

航班協定

澳門政府經葡萄牙主管主權機構正式授權並經中華人民共和國政府同意，和波蘭共和國政府，

以下稱為“締約雙方”，

為在澳門和波蘭之間確定航班的框架，希望締結一項協定，
達成協議如下：

第一條 定義

就本協定和其所屬附件而言：

(一)“航空當局”一詞在澳門方面指民航局；在波蘭共和國方面指運輸暨海洋經濟部部長；或對雙方而言授權行使作為上述當局責任的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四條規定，為了在本協定附件規定航線上經營協議航班而指定並且獲得經營許可的一家空運企業；

(三)“公約”一詞指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和包括根據該公約第九十條通過的任何附件以及根據公約第九十條和第九十四條對附件或公約的任何修改，只要這些附件和修改適用於締約雙方。

(四)“地區”在澳門方面，包括澳門半島，氹仔島和路環島；在波蘭方面則採納公約第二條中“領土”的含意。

第二條 公約的適用性

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

第三條 權利的授予

締約一方給予締約另一方本協定所規定的權利，以便在本協定航線表中規定航線上建立和經營定期國際航班。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，享有以下權利：

- (一) 飛越締約另一方的地區而不降停；
- (二) 在上述地區內作非運輸業務性經停；

(三) 在不違反本協定和附件規定的情況下，在規定航線上規定的地點上下國際旅客、郵件和貨物。

第四條 空運企業的指定和授權

一、締約一方為了在規定航線上經營協議航班，有權指定一家空運企業。此項指定應由締約一方航空當局通知締約另一方航空當局。

二、在不違反本條第三款和第四款規定的情況下，收到指定通知的締約一方，應毫不延誤地將適當的經營許可授予締約另一方指定空運企業。

三、締約一方航空當局可以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公約規定在經營國際航班方面通常採用的法律和規定所制定的條件。

四、(一) 澳門政府有權拒絕授予本條第二款中所述的經營許可，或對指定空運企業行使本協定第三條規定的權利附加其認為必要的條件，如果其對該空運企業的主要所有權和有效控制權屬於波蘭共和國政府或其國民持有疑義。

(二) 波蘭共和國政府有權拒絕授予本條第二款中所述的經營許可，或對指定空運企業行使本協定第三條規定的權利附加其認為必要的條件，如果其對該空運企業不在澳門註冊和以澳門為主要經營地持有疑義。

五、在指定空運企業按照本條第二款獲得許可之時，它可以隨時開始經營每一協議航班，條件是按照本協定第九條確定的該航班的運價已經生效。

第五條 撤銷或暫停經營許可

一、締約一方有權撤銷經營許可或暫停締約另一方指定空運企業行使權利，或對行使這些權利附加其認為必要的條件：

(一)(1) 對澳門政府而言，如果其對該空運企業的主要所有權和有效控制權屬於波蘭共和國政府或其國民持有疑義；

(2) 對波蘭共和國政府而言，如果其對該空運企業在澳門註冊和以澳門為主要經營地持有疑義；或

(二) 如果該空運企業不遵守授予這些權利的締約方的法律或規定；

(三) 如果該空運企業未能根據本協定和所屬附件所規定的條件經營。

二、除非為了防止進一步違反法律或規定，必須立即撤銷、暫停或附加本條第一款所述的條件，第一款所述的權利應在與締約另一方協商之後方可行使。

第六條 經營協議航班的原则

一、締約雙方指定空運企業應享有公平和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空運企業的利益，以免不適當地影響後者在相同航線的全部或部分航段上提供的航班。

三、締約一方指定空運企業為經營協議航班之目的應提供足夠的運力，在這些航班上滿足當前和合理預計到的對國際運輸的需求。

四、如果締約一方的規定如此要求，指定空運企業之間為經營協議航班之目的可以簽訂的協議應經締約雙方航空當局批准。

第七條 海關和稅收

一、締約一方指定空運企業從事國際航班的飛機，以及其正常設備、燃油和潤滑油和機上供應品的供應(包括食品、飲料和煙草)在抵達締約另一方地區時應免除關稅、檢驗費和其它稅收或稅捐，條件是上述飛機重新出境以及此種設備、供應品和物品留置在機上直至其重新運出。

二、下列物品，除與提供服務相應的費用外，亦應免除相同的稅收、費用和稅捐：

(一) 在締約一方地區裝上飛機，在上述締約方主管當局規定數量之內，供締約另一方上述指定空運企業經營國際航班出港飛機機上使用的機上供應品；

(二) 運入締約一方地區並且用來維護或修理締約另一方指定空運企業從事國際航班飛機的零備件和正常設備；

(三) 用來供應締約另一方指定空運企業從事國際航班的飛機的燃料和潤滑油，即使此種供應品是在裝上飛機的締約方地區上空飛行的航段上使用。

(四) 指定空運企業在締約一方地區內使用的不具有商業價值的廣告材料。

三、如果締約一方的法律或規定如此要求，本條第一款和第二款所述的物資應置於上述締約方海關控制之下。

四、在締約一方一家指定空運企業已與另一家或多家空運企業關於在締約另一方地區租用或轉讓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，但該其它空運企業或幾家空運企業須同樣獲得該締約另一方的此項免除。

五、正常機上設備以及留置在締約一方指定空運企業經營的飛機上的物品和供應品，只有經該地區海關當局批准方可在締約另一方地區內卸下。在此情況下，它們可以置於上述當局的監管之下直至重新運出或經同一當局的同意另行處理。

六、對直接過境締約一方地區並且不離開為此目的而在機場設定區域的旅客、行李和貨物應採取非常簡化的控制措施。直接過境的旅客和貨物應免除關稅和其它類似稅捐。

第八條 法律和規定

一、締約一方關於從事國際航行的飛機入境、停留和出境其地區以及此種飛機在其地區內運營和航行的法律和規定，應同樣適用於締約另一方指定空運企業的飛機。

二、締約一方關於飛機上旅客、機組、郵件和貨物入境、停留和出境其地區的法律和規定，特別是護照、海關、衛生控制方面的法律和規定，應適用於締約另一方指定空運企業飛機上載運的旅客、機組、郵件和貨物。

第九條 運價

一、締約一方指定空運企業就前往或來自締約另一方地區的運輸所收取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、合理利潤以及其它空運企業的運價。

二、本條第一款所述的運價，如可能應由締約雙方有關的指定空運企業在與其它在整條航線或部分航段上經營的空運企業協商之後確定。此種協議，如果可能應通過國際航空運輸協會建立的運價制定機制達成。

三、按此協商的運價應在其建議實施之日起至少四十五天以前提交締約雙方航空當局批准。在特殊情況下，經上述當局同意，此期限可以縮短。

四、如果指定空運企業不能商定某項運價，或者因為某種原因不能根據本條第二款的規定期間，確定一項運價，或者在本條第三款所述的四十五天期限的前三十天期間，締約一方航空當局向締約另一方航空當局發出不批准根據本條第二款規定協議的某項運價，締約雙方航空當局應通過相互協議努力確定運價。

五、除非得到締約雙方航空當局批准，否則該項運價不得生效。

六、根據本條規定制定的運價應持續有效，直至根據本條規定制定一項新的運價。

第十條 提供統計

締約一方航空當局應按締約另一方航空當局的要求，向其提供此種為了審議締約一方指定空運企業協議航班上提供的運力可能合理所需的定期或其它統計資料。此種資料應包括為確定該空運企業在協議航班上載運的業務量所需要的所有信息。

第十一條 賬目結算

一、指定空運企業之間的開賬和付款應按照締約雙方之間有效的支付協定的規定和其地區內有效的貨幣規定結算。

二、在沒有相關支付協定的規定的情況下，上述開賬和付款應根據有效的貨幣規定用可兌換貨幣結算。

第十二條 免除稅捐

一、締約一方對於指定空運企業在國際業務方面經營飛機所得收入免除任何稅捐，利潤收費以及其它財務收費。

二、對於締約一方指定空運企業派駐在本協定第十三條所述代表處工作的雇員的工資，締約另一方承允不征收稅捐。

第十三條 代表處

一、締約一方指定空運企業有權根據締約另一方關於入境、

居留和就業的法律和規定，在締約另一方地區內派駐和保留其自己的管理、技術、運營和提供航班所需的其他專業人員。

二、在互惠的基礎上以及根據締約一方的法律和規定，締約另一方指定空運企業有權在締約一方地區內直接從事或選擇通過代理人銷售航空運輸。每一指定空運企業有權使用締約一方地區的貨幣或者根據有效的外匯兌換規定使用可自由兌換的貨幣銷售其航空運輸憑證。

第十四條 協商

締約雙方航空當局將以密切合作的精神隨時協商，以便確保執行和滿意地遵守本協定和所屬附件的規定。

第十五條 解決爭議

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

二、如果締約雙方未能通過談判解決爭議，它們可同意將該爭議交由某人或機構裁決；或者可以在締約任何一方的要求之下將該項爭議提交給一個由三名仲裁員組成的仲裁庭裁決，締約一方各委任一名仲裁員，第三名仲裁員由按此委任的兩名指定。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仲裁庭仲裁此項爭議的通知之日起六十天期限內委任一名仲裁員，第三名仲裁員應在下一個六十天期限內指定。如果締約任何一方未能在規定期限內委任一名仲裁員，或如果在規定期限內沒有指定第三名仲裁員，締約一方可要求國際民航組織理事會主席視情需要指定一名或數名仲裁員。如果該主席認為他系一個在爭議中不可視為中立國家的國民，沒有因該理由失去資格的最資深副主席將作出委任。在此情況下，第三名仲裁員不應是澳門居民或波蘭共和國國民並將作為仲裁庭的主席。

三、締約雙方承允遵守根據本條第二款所作出的任何裁決。

第十六條 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構成本協定不可缺少的一個部分。締約雙方應特別遵守一九六三年九月十四日在東京簽訂的關於在航空器內犯罪和犯有某些其它行為的公約，一九七零年十二月十六日在海牙簽訂的

關於制止非法劫持航空器的公約，以及一九七一年九月二十三日在蒙特利爾簽訂的關於制止危害民用航空安全的非法行為的公約的航空保安規定。

二、締約雙方應根據請求相互提供一切可能的協助，以防止非法劫持民用飛機和其它危及該等旅客、機組、飛機、機場和航空導航設施安全的非法行為，以及危及航空安全的任何其它威脅。

三、締約雙方在相互的關係中，應遵守國際民航組織所制定的航空保安規定和指定為公約的附件，只要這些保安標準適用於締約雙方。締約雙方須要求，締約各方注冊的飛機經營機構或以其地區為主要經營地或永久駐地的飛機經營機構或其他地區的機場經營機構的運作符合該等航空保安規定。

四、締約一方同意可以要求其空運企業在進出或留在締約另一方的地區時遵守締約另一方要求的第三款所述的航空保安規定。締約一方須確保在其地區內採取有效的措施，保護飛機，甄別旅客和其手提物品，在登機或裝卸之前和其期間對機組、貨物和機上供應品進行適當的檢查。締約一方對締約另一方為對付某項特定的威脅要求採取合理的特別安全措施，亦應採取積極的行動。

五、倘若發生非法劫持民用飛機的事件或事件的威脅，或其它針對此種飛機，其旅客和機組、機場及航空導航設施安全的非法行為，締約雙方須互相協助，以便提供聯系的便利及其它適當措施，迅速及安全地終止此種事件或此種事件的威脅。

第十七條

修正

一、締約一方可以隨時向締約另一方建議其認為需要對本協定所作的任何修改。

二、如果締約一方認為需要修改本協定的附件，締約雙方航空當局可以商定任何此種修改。

三、根據本條第二款對本協定或其附件所作的任何修改應在締約雙方互換信函確認之時生效。

第十八條

終止

締約一方可以隨時書面通知締約另一方其終止本協定的決定。在此情況下，本協定自締約另一方收到終止通知之日起十二個月後終止。

第十九條

向國際民航組織登記

本協定和對其的任何修改應向國際民航組織登記。

第二十條

標題

本協定每條的標題僅為查閱方便並不在任何方面影響對每條的解釋。

第二十一條

生效

本協定應根據締約雙方的相關立法予以批准並自交換信函說明其生效的要求已經履行之日生效。

下列全權代表，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，於一九九九年十月二十二日在華沙用英文寫成。

澳 門
政府代表

章奇立
總 督

波蘭共和國
政府代表

西瑞捷茲克
運輸暨海洋經濟部部長

附 件

航線表

第一部分

澳門指定空運企業往返經營的航線：

始發點	中間點	目的點	以遠點
澳門	以後商定	華沙	以後商定

第二部分

波蘭共和國指定空運企業往返經營的航線：

始發點	中間點	目的點	以遠點
華沙	以後商定	澳門	以後商定

說明：

一、中國內地、台灣和香港的地點不得作為中間點或以遠點經營。

二、指定空運企業可以經營以上第一部分和第二部分中未加規定的任何中間點和/或以遠點，但沒有第五種業務權。

三、締約一方指定空運企業可以選擇在任何或所有航班上不經停本附件中規定航線上的任何地點，條件是這些航班從指定該空運企業的締約方地區內始發或終止。

四、中間點、以遠點和第五種業務權應在指定空運企業之間商定並應經締約雙方航空當局批准。

GOVERNO DE MACAU

Decreto-Lei n.º 83/99/M

de 22 de Novembro

澳門政府

法令 第83/99/M號

十一月二十二日

Os fundos de investimento constituem, nas sociedades modernas, importantes meios de captação de poupanças e de desenvolvimento económico. Com efeito, ao dividirem o risco pelos valores diversificados incluídos nas suas carteiras e ao permitirem melhores possibilidades de rendimento relativamente a outras opções de aplicação de capitais, atraem os investidores, contribuindo, assim, para a dinamização da vida económica.

A gestão deste tipo de instrumentos requer um elevado grau de conhecimentos profissionais, nomeadamente sobre o funcionamento dos mercados financeiros e as regras que disciplinam a actividade dos respectivos operadores. Por outro lado, sendo essa gestão feita no interesse de terceiros, os detentores das unidades de participação, deve a mesma ser confiada a entidades sujeitas a supervisão, devidamente habilitadas a fazer a avaliação contínua do risco das aplicações e a determinar correctamente o valor dos fundos geridos.

Uma vez regulamentados, os fundos de investimento e as respectivas sociedades gestoras podem contribuir significativamente para a melhoria da economia local.

Nestes termos;

Ouvido o Conselho Consultivo;

O Governador decreta, nos termos do n.º 1 do artigo 13.º do Estatuto Orgânico de Macau, para valer como lei no território de Macau, o seguinte:

CAPÍTULO I

Objecto e definições

Artigo 1.º

(Objecto)

1. O presente diploma regula a constituição e funcionamento dos fundos de investimento e das sociedades gestoras de fundos de investimento.

2. Os fundos privados de pensões são regulados por lei especial.

在先進社會中，投資基金係儲蓄及發展經濟之主要工具。事實上，將不同之有價物投入投資基金之財產組合，不但分散風險及可取得較其他投資選擇為佳之回報，同時，亦能吸引投資者，從而帶動經濟。

對投資基金進行管理須具備豐富之專業知識，尤其須具備與金融市場運作及與規範投資基金從業員活動之規則有關之專業知識。另一方面，為第三人，即出資單位持有人之利益而對投資基金進行之管理，應交由受監管實體負責，該實體須具備能長期對投資風險進行評估並能正確確定所管理投資基金之價值之適當資格。

投資基金及投資基金管理公司一經規範，即能對改善本地經濟提供莫大之幫助。

基於此：

經聽取諮詢會意見後：

總督根據《澳門組織章程》第十三條第一款之規定，命令制定在澳門地區具有法律效力之條文如下：

第一章

標的及定義

第一條

(標的)

一、本法規範投資基金及投資基金管理公司之設立及運作。

二、私人退休基金由特別法規範。