

AGREEMENT

BETWEEN MACAU AND THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE AREAS

The Government of Macau, duly authorized by the competent sovereign institution of the Portuguese Republic and with the consent of the Government of the People's Republic of China, and the Government of the Kingdom of the Netherlands, desiring to contribute to the progress of international civil aviation; desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond Macau and the Netherlands, have agreed as follows:

ARTICLE I Definitions

For the purpose of this Agreement and its Annex, unless the context otherwise requires:

- a. the term "aeronautical authorities" means:
for Macau, The Civil Aviation Authority;
for the Kingdom of the Netherlands the Minister of
Transport, Public Works and Watermanagement;
(Or in either case any person or body authorized to perform any functions at present
exercised by the said authorities;
- b. the term "designated airline" means an airline which has been designated and
authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;
- c. the term "area" in relation to Macau includes the Macau Peninsula and the Taipa
and Coloane Islands and in relation to the Kingdom of the Netherlands has the
meaning assigned to "Territory" in Article 2 of the Convention on International
Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on 7 December, 1944;
- d. the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-
traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of
the said Convention;

- e. the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pursuant to Article 3 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement respectively;
- f. the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;
- g. the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;
- h. the term "tariff" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:
 - I. the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and
 - II. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines.

ARTICLE 2 Provisions of the Chicago Convention Applicable
to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes, insofar as these provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3 Grant of Rights

- 1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air services by the designated airline of the other Contracting Party:
 - a. the right to fly across its area without landing;

- b. the right to make stops in its area for non-traffic purposes; and
 - c. while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its area for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.
2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer to the designated airline of one Contracting Party the right to provide air transportation between points in the area of the other Contracting Party.

ARTICLE 4 Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate by written notification to the other Contracting Party an airline to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.
2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the airline thus designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article.
3. Upon receipt of the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement.

ARTICLE 5 Revocation and Suspension of Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article 4 with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorizations or impose conditions:

- a. in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention referred to in Article 2;
 - b. in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;
 - c. (i) in the case 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 Kingdom of the Netherlands or its nationals or in both;

(ii) in the case of the Kingdom of the Netherlands, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principle place of business in Macau.
 - d. in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

ARTICLE 6 Tariffs

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their areas shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.
2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines by means of the procedures of the International

Air Transport Association for the fixation of tariffs. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. All tariffs thus agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.
4. Approval of tariffs may be given expressly; or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days of the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be reduced accordingly.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.
6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.
7. Tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established.
8. The designated airlines of both Contracting Parties may not charge tariffs different from those which have been approved in conformity with the provisions of this Article.

ARTICLE 7 Commercial Activities

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:
 - a. to establish in the area of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air transportation (including the issuance of air tickets and air waybills) as well as other facilities required for the provision of air transportation;
 - b. in the area of the other Contracting Party to engage directly and, at the airlines discretion, through its agents in the sale of air transportation.
2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed to bring into and maintain in the area of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff, it may require in connection with the provision of air transportation.
3. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the area of the other Contracting Party only if they are authorized to perform such services (including handling for other airlines) in the area of that Contracting Party.
4. The above activities shall be carried out in compliance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

ARTICLE 8 Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in the international air transportation covered by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airline of the other Contracting Party.

ARTICLE 9 Timetable

1. The airline designated by each Contracting Party shall present to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, forty five (45) days in advance the timetable for its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.
2. Requests for permission to operate additional flights may be submitted for approval by the designated airline directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

ARTICLE 10 Taxes, Customs and Charges

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as any regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar duties and charges, on arrival on the area of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft until such time as they are re-exported.
2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores brought into the area of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board aircraft while operating international services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the area of the first Contracting Party shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the area of the Contracting Party in which they are taken on board. The items referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

The provisions of this paragraph may not be interpreted in such a way that a Contracting Party can be made subject to the obligation to refund customs duties which have already been levied on the items referred to above.

3. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores kept on board the aircraft of either Contracting Party may be

unloaded on the area of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Party, who may require that these items be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 11 Double Taxation

1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the area in which the place of effective management of the enterprise is situated.
2. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic shall be taxable only in the area in which the place of effective management of the enterprise is situated.
3. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the area in which the place of effective management of the enterprise is situated.
4. The provisions of paragraph 1 of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

ARTICLE 12 Transfer of Funds

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the areas of both the Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency.
2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer from the areas of sale to their home area the excess, in the area of sale, of receipts over expenditure. Included in such net transfer shall be revenues from sales, made directly or through agents, of air transport services and ancillary or supplementary services, and normal commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer.

3. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, into a freely convertible currency, at the official rate of exchange for conversion of local currency as at the date of sale.

The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to effect the actual transfer on receipt of approval.

ARTICLE 13 Application of Laws, Regulations and Procedures

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entry into, and until and including its departure from the said area.
2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon their entry into, and until and including their departure from the area of the said Contracting Party.
3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the area of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.
4. Fees and charges applied in the area of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the area of the first Contracting Party shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations under comparable conditions.
5. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its

customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

ARTICLE 14 Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated, by one Contracting Party which have not expired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided always that such certificates or licences were issued or validated in conformity with the standards established under the Convention referred to in Article 2 of this Agreement.

Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flights above its own area certificates of competency and licences granted to, in the case of Macau its residents, or in the case of the Kingdom of the Netherlands its own nationals by the other Contracting Party.

ARTICLE 15 Security

1. The Contracting Parties agree to provide aid to each other as necessary with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.
2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the area of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.
3. The Contracting Parties shall act consistently with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 17 of this Agreement.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971, insofar as those Conventions are applicable to the Contracting Parties.
5. When an incident, or threat of an incident, of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

ARTICLE 16 Consultation and Amendment

1. In a spirit of close cooperation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.
2. Either Contracting Party may request consultations with a view to modify the present Agreement or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days of the date of receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed. Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.
3. Any modification to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their respective necessary procedures.
4. Any modification of the Annex to the present Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the said authorities.

ARTICLE 17 Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators thus chosen, provided that the third arbitrator shall not be a resident of Macau or a national of the Kingdom of the Netherlands. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of written note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.
3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision made under paragraph 2 of this Article.

ARTICLE 18 Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date on which the notice was received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. If the receipt is not acknowledged by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 19 Registration with ICAO

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

ARTICLE 20 Applicability

As regards the Kingdom of the Netherlands, this Agreement shall apply to the Kingdom in Europe only.

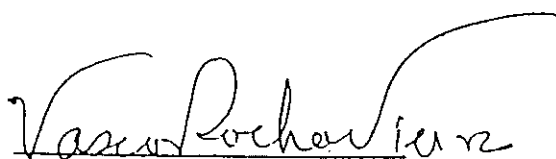
ARTICLE 21 Entry into Force

This Agreement shall enter into force as soon as the Contracting Parties have informed each other in writing that any necessary procedures have been completed.

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

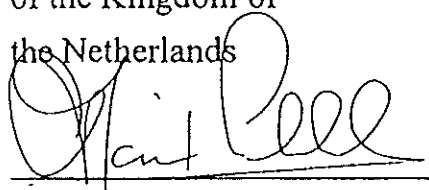
DONE in duplicate at The Hague on 16 November 1994, in the English language.

For the Government of
Macau



VASCO ROCHA VIEIRA
Governor

For the Government
of the Kingdom of
the Netherlands



ANNEMARIE JORRITSMA
NEE LEBBINK
Minister of Transport,
Public Works and Water
Management

ANNEX

A. Route Schedule

Each designated airline shall have the right to operate the following routes:

All points in the area of its Contracting Party - all intermediate points - all points in the area of the other Contracting Party - all beyond points v.v.

B. Conditions

1. Intermediate and beyond points may be served in any order and/or may be omitted at the choice of the designated airline.
2. Each designated airline shall have the right to exercise full commingling(*) and own stop-over traffic (**) rights on all points in the route schedule.
3. Each designated airline shall have the right to exercise full fifth freedom traffic rights on the following points:

Intermediate points:

(The designated airline of Macau: two points at its own choice (rover points).

The designated airline of the Netherlands: two points at its own choice (rover points), except Japan.

Beyond points:

For the designated airline of Macau: two points at its own choice (rover points) in Europe.

For the designated airline of the Netherlands: two points at its own choice (rover points) in Asia/Oceania, except Japan.

However, the total number of intermediate and beyond points that can be served with fifth freedom rights by each designated airline at any time, cannot exceed two (2).

Further points for fifth freedom traffic rights may be operated after previous written agreement between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

4. Each designated airline shall have the right to operate on the specified routes a maximum of seven weekly return services with any type of aircraft in any configuration in accordance with the following time-frame:

a. Each designated airline shall have the right to start operations with at least two weekly services.

b. As from the start of actual operations of a designated airline, the entitlements of both designated airlines shall be increased with one extra weekly service per year above the minimum of two frequencies.

5. No points in the mainland of China, Hong Kong and Taiwan may be served as an intermediate or beyond point for the provision of air transportation.

Notes

*) "commingling": any combination of points without the exercise of fifth freedom traffic rights.

(**) "own stop-over traffic": traffic booked on a designated airline, making a deliberate interruption agreed to in advance by the same designated airline at a point between the place of departure and the place of destination.

ACORDO ENTRE MACAU E O REINO DOS PAÍSES BAIXOS PARA TRANSPORTE AÉREO ENTRE E PARA ALÉM DAS RESPECTIVAS ÁREAS

O Governo de Macau, devidamente autorizado pelo competente órgão de soberania da República Portuguesa e com o assentimento do Governo da República Popular da China, e o Governo do Reino dos Países Baixos,

Desejando contribuir para o progresso da aviação civil internacional;

Desejando concluir um Acordo com o fim de estabelecer serviços aéreos regulares entre Macau e os Países Baixos,

Acordam entre si o seguinte:

ARTIGO 1º.

DEFINIÇÕES

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

- a) "Autoridades Aeronáuticas", no caso do Governo de Macau, a Autoridade de Aviação Civil e, no caso do Reino dos Países Baixos, o Ministro dos Transportes, Obras Públicas e Gestão Hídrica, ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade a quem legalmente esteja atribuído o exercício das funções ora exercidas pelas referidas autoridades;
- b) "Empresa designada", uma empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada de acordo com o Artigo 4º. deste Acordo;
- c) "Área", em relação a Macau compreende a península de Macau e as ilhas da Taipa e de Coloane, e, em relação ao Reino dos Países Baixos tem o sentido que é atribuído a "Território" no Artigo 2º. da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 dias de Dezembro de 1944;
- d) "Serviços aéreos", "serviços aéreos internacionais", "empresa de transporte aéreo" e "paragem para fins não comerciais", o sentido que lhes é atribuído pelo Artigo 96º da referida Convenção;
- e) "Serviços acordados" e "rota especificada", transporte aéreo internacional de acordo com o artigo 3º deste Acordo e a rota especificada na Secção apropriada do Anexo a este Acordo, respectivamente;
- f) "Provisões", artigos prontos a consumir para uso ou venda a bordo de aeronaves, durante o voo, incluindo fornecimentos armazenados;
- g) "Acordo", este Acordo, o Anexo decorrente da sua aplicação e quaisquer alterações ao Acordo ou ao Anexo;
- h) "Tarifa", qualquer quantia cobrada ou a cobrar por empresas de transporte aéreo, directamente ou através dos seus agentes, a qualquer pessoa ou entidade, pelo transporte aéreo de passageiros e sua bagagem, e carga (com exclusão de correio), incluindo:
 - I. As condições que regem o acesso e a aplicação da tarifa; e
 - II. Os encargos e condições para quaisquer serviços acessórios desse transporte que sejam oferecidos pelas empresas de transporte aéreo.

ARTIGO 2º

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 aos 7 dias de dezembro de 1944, incluindo os Anexos e quaisquer emendas 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 3º

DIREITOS DE TRÁFEGO

1. Cada uma das Partes Contratantes concede á outra, excepto quando diversamente disposto no Anexo, os seguintes direitos no atinente aos serviços aéreos internacionais a serem explorados pela empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante:
 - a) Sobrevoar, sem aterrar, a sua área;
 - b) Aterrar na sua área para fins não comerciais.
 - c) Na exploração dos serviços acordados numa rota especificada, o direito de fazer paragens na sua área com o intuito de embarcar e desembarcar tráfego internacional de passageiros, carga e correio, separada ou combinadamente.
2. Nenhuma disposição do nº 1 deste artigo deverá ser entendida como conferindo à empresa designada de uma das Partes Contratantes o direito de explorar transporte aéreo entre pontos na área da outra Parte Contratante.

ARTIGO 4º

DESIGNAÇÃO E AUTORIZAÇÃO

1. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de designar, por escrito, à outra Parte Contratante, uma empresa de transporte aéreo para explorar os serviços

acordados nas rotas especificadas no Anexo e de substituir por outra empresa uma empresa previamente designada.

2. Uma vez recebida essa designação, cada uma das Partes Contratantes deverá conceder sem demora à empresa assim designada as autorizações de exploração necessárias, de acordo com o disposto neste artigo.
3. Após a recepção da autorização de exploração referida nº 2 deste artigo, a empresa de transporte aéreo designada pode iniciar, a qualquer momento, total ou parcialmente, a exploração dos serviços acordados, desde que em concordância com o disposto neste artigo e que as tarifas para esses serviços tenham sido estabelecidas de acordo com o disposto no artigo 6º deste Acordo.

ARTIGO 5º

REVOGAÇÃO E SUSPENSÃO DAS AUTORIZAÇÕES

1. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de recusar as autorizações referidas no artigo 4º, no que concerne a uma empresa designada da outra Parte Contratante, e de revogar ou suspender essas autorizações ou de impôr condições ao seu exercício:
 - a) No caso de essa empresa não preencher, perante as autoridades aeronáuticas dessa Parte Contratante, as qualificações necessárias de acordo com as leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados por essas autoridades, de acordo com a Convenção referida no artigo 2º;
 - b) No caso de essa empresa não cumprir as leis e regulamentos dessa Parte Contratante;
 - c)(i) No caso de Macau, sempre que considere que a propriedade substancial e o controle efectivo dessa empresa não residem no Governo do Reino da Holanda ou em nacionais seus ou em ambos;
 - (ii) No caso do Reino dos Países Baixos, sempre que considere que essa empresa não tem a sua sede e o seu principal local de negócios em Macau;
 - d) Se essa empresa deixar de operar de acordo com as condições previstas neste Acordo.
2. Salvo se acção imediata se mostrar essencial para impedir novas infracções das leis e regulamentos acima referidos, os direitos referidos no nº 1 deste artigo só

serão exercidos após a realização de consultas com a outra Parte Contratante. Salvo se for diversamente acordado entre as Partes Contratantes, as consultas iniciar-se-ão no período de sessenta (60) dias a contar da data da sua solicitação.

ARTIGO 6º

TARIFAS

1. As tarifas a praticar pelas empresas de transporte aéreo designadas das Partes Contratantes para transporte entre as suas áreas serão aprovadas pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes e serão estabelecidas em níveis razoáveis, devendo ser devidamente tomados em conta todos os factores relevantes, incluindo o custo de exploração, um lucro razoável e as tarifas de outras empresas de transporte aéreo para qualquer segmento da rota especificada.
2. As tarifas referidas no nº 1 deste artigo serão, sempre que possível, estabelecidas por acordo entre as empresas de transporte aéreo designadas, através do mecanismo de fixação de preços da Associação do Transporte Aéreo Internacional. Quando tal não for possível as tarifas serão acordadas entre as empresas de transporte aéreo designadas. Em qualquer dos casos as tarifas ficarão sujeitas à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.
3. As tarifas assim acordadas serão submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes com pelo menos sessenta (60) dias de antecedência em relação à data proposta para a sua introdução, excepto quando as referidas autoridades acordem em reduzir esse prazo, em casos especiais.
4. A aprovação das tarifas pode ser feita expressamente; ou, se nenhuma das autoridades aeronáuticas tiver expresso a sua desaprovação no prazo de trinta (30) dias após a data da submissão, de acordo com o disposto no nº 3 deste artigo, considerar-se-ão aprovadas. No caso de o prazo para a submissão ter sido reduzido, nos termos do nº 3 deste artigo, as autoridades aeronáuticas poderão acordar que o prazo dentro do qual qualquer desaprovação deve ser notificada seja reduzido em conformidade.
5. Se uma tarefa não puder ser fixada nos termos do nº 2 deste artigo ou se durante o prazo aplicável de acordo com o nº 4 deste artigo, uma autoridade aeronáutica comunicar à outra autoridade aeronáutica a sua desaprovação em relação a qualquer tarifa acordada nos termos do disposto no nº 2 deste artigo, as

autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes empenhar-se-ão em fixar a tarifa por mútuo acordo.

6. Se as autoridades aeronáuticas não conseguirem chegar a acordo quanto a uma tarifa a elas submetida nos termos do nº 3 deste artigo ou quanto à fixação de uma tarifa nos termos do nº 5 deste artigo, o diferendo será resolvido de acordo com o disposto no artigo 17º deste Acordo.
7. As tarifas estabelecidas de acordo com o disposto neste artigo manter-se-ão em vigor até que novas tarifas sejam estabelecidas.
8. As empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes Contratantes não podem praticar tarifas diferentes das que tenham sido aprovadas em conformidade com o disposto neste artigo.

ARTIGO 7º

ACTIVIDADES COMERCIAIS

1. As empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes Contratantes serão autorizadas a:
 - a) Estabelecer na área da outra Parte Contratante escritórios para a promoção e venda de transporte aéreo (incluindo a emissão de bilhetes e facturas), bem como outras instalações que se mostrem necessárias para a oferta de transporte aéreo;
 - b) Dedicar-se à venda de transporte aéreo na área da outra Parte Contratante, directamente ou, caso o desejem, através dos seus agentes.
2. A empresa de transporte aéreo designada de cada uma das Partes Contratantes será autorizada a introduzir e manter na área da outra Parte Contratante o pessoal comercial, operacional, técnico e gerente que se revele necessário com referência à oferta de transporte aéreo.
3. Estas necessidades de pessoal podem ser satisfeitas pelo seu próprio pessoal ou, se a empresa de transporte aéreo designada assim o entender, usando os serviços de qualquer outra organização, companhia ou empresa de transporte aéreo que operem na área da outra Parte Contratante, neste último caso somente se aquelas estiverem autorizadas a prestar esses serviços (incluindo o "handling" para outras empresas de transporte aéreo) na área dessa Parte Contratante.

4. As actividades acima referidas serão conduzidas em conformidade com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante.

ARTIGO 8º

REGRAS SOBRE CONCORRÊNCIA

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

ARTIGO 9º

HORÁRIOS

1. A empresa de transporte aéreo designada por cada Parte Contratante apresentará às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, com quarenta e cinco (45) dias de antecedência, os horários dos serviços que pretende explorar, especificando a frequência, o tipo de aeronave, a configuração e o número de lugares que porá à disposição do público.
2. Os pedidos de autorização para voos adicionais deverão ser submetidos a aprovação pela empresa de transporte aéreo designada directamente às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante.

ARTIGO 10º

TAXAS, DIREITOS ADUANEIROS E OUTROS ENCARGOS

1. As aeronaves usadas em serviços aéreos internacionais pela empresa de transporte aéreo designada de cada uma das partes Contratantes, bem como o seu equipamento normal, peças sobressalentes, combustível, lubrificantes e provisões de bordo (incluindo alimentos, bebidas e tabaco) que estejam a bordo dessas aeronaves, e ainda o material de publicidade e promoção, serão isentos de

todos os direitos aduaneiros, taxas de inspecção e outros impostos ou taxas semelhantes à chegada à área da outra Parte Contratante, desde que esses equipamentos e abastecimentos se mantenham a bordo da aeronave até serem reexportados.

2. No que respeita ao equipamento normal, peças sobressalentes, combustíveis, lubrificantes e provisões de bordo introduzidos na área de uma Parte Contratante por ou em nome de uma empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante ou introduzidos em aeronaves operadas por essa empresa e destinados somente ao uso a bordo durante a exploração de transporte aéreo internacional, não serão aplicados quaisquer direitos ou encargos, incluindo direitos alfandegários e taxas de inspecção em vigor na área daquela Parte Contratante, mesmo que esses abastecimentos se destinem a serem usados em partes da viagem que tenham lugar sobre a área da Parte Contratante na qual foram introduzidos a bordo. Pode ser exigido que os artigos acima referidos sejam mantidos sob vigilância ou controle das autoridades aduaneiras.

O disposto neste número não pode ser interpretado como fazendo impender sobre uma Parte Contratante a obrigação de reembolsar direitos aduaneiros que previamente tenham sido impostos aos artigos acima referidos.

3. O equipamento normal de bordo, os sobressalentes, os abastecimentos de combustível e lubrificantes e os abastecimentos normalmente retidos a bordo das aeronaves de cada uma das Partes Contratantes, só poderão ser descarregados na área da outra Parte com o acordo das autoridades alfandegárias dessa Parte, as quais poderão exigir que esses produtos sejam colocados sob sua vigilância até que sejam reexportados ou de outra forma encaminhados de acordo com os regulamentos alfandegários.

ARTIGO 11º

DUPLA TRIBUTAÇÃO

1. Os rendimentos e os lucros decorrentes da exploração de aeronaves em tráfego internacional apenas serão colectáveis na área em que se situe o local de gestão efectiva da empresa.
2. Os ganhos decorrentes da alienação de aeronaves usadas em tráfego internacional apenas serão colectáveis na área em que se situe o local de gestão efectiva da empresa.
3. O capital representado por aeronaves usadas em tráfego internacional e por propriedades móveis conexas com a exploração dessas aeronaves apenas será colectável na área em que se situe o local de gestão efectiva da empresa.

4. O disposto no nº 1 deste artigo é também aplicável aos rendimentos e lucros decorrentes de participações em grupos ("pool"), negócios em associação ou em contratos de agência de exploração internacional.

ARTIGO 12º

TRANSFERÊNCIAS DE FUNDOS

1. As empresas de transporte aéreo designadas das Partes Contratantes terão o direito de proceder à venda de serviços de transporte aéreo nas áreas de ambas as Partes Contratantes, quer directamente, quer através de agentes, em qualquer moeda.
2. As empresas de transporte aéreo designadas das Partes Contratantes terão o direito de transferir das áreas de venda para a sua própria área o excesso, na área de venda, das receitas sobre as despesas.
Consideram-se incluídos nestas transferências brutas os rendimentos das vendas, feitas directamente ou através de agentes, de serviços de transporte aéreo e de serviços acessórios ou complementares e os juros comerciais normais vencidos por esses rendimentos enquanto se encontrarem depositados aguardando transferência.
3. As empresas de transporte aéreo designadas das Partes Contratantes receberão a aprovação para as referidas transferências no prazo máximo de trinta (30) dias após o requerimento para a transferência, em qualquer moeda livremente convertível, à taxa oficial de câmbio para a conversão de moeda local do dia da venda.
As empresas de transporte aéreo designadas das Partes Contratantes poderão efectuar a transferência a partir da recepção da aprovação.

ARTIGO 13º

APLICAÇÃO DAS LEIS, REGULAMENTOS E PROCEDIMENTOS

1. As leis, regulamentos e procedimentos de uma Parte Contratante relativos à entrada e saída da sua área de aeronaves afectas ao transporte aéreo internacional ou à exploração e navegação dessas aeronaves deverão ser cumpridos pela empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante, à entrada e até à saída dessa área.

2. As leis, regulamentos e procedimentos de uma Parte Contratante relativos à imigração, passaportes ou outros documentos de viagem aprovados, entrada e despacho, bem como os aduaneiros e sanitários, deverão ser cumpridos pela empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante por ou em nome dos seus passageiros, tripulações, carga e correio, à entrada e até à saída da área dessa Parte Contratante.
3. Os passageiros, a bagagem e a carga em trânsito directo através da área de cada uma das Partes Contratantes que não saiam da área dos aeroportos reservada para esse fim serão sujeitos apenas a controles simplificados, excepto no que concerne a medidas de segurança contra violência e pirataria aérea. A bagagem e a carga em trânsito directo serão isentas de direitos alfandegários e de outras taxas similares.
4. As taxas e encargos aplicados na área de uma Parte Contratante às operações da empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante pelo uso de aeroportos ou outras instalações aeronáuticas na área da primeira Parte Contratante não serão mais elevados que os aplicados às operações de qualquer outra empresa de transporte aéreo envolvida em operações similares em condições comparáveis.
5. Nenhuma das Partes Contratantes dará preferência a qualquer outra empresa de transporte aéreo sobre a empresa designada da outra Parte Contratante na aplicação dos seus regulamentos aduaneiros, de imigração ou outros semelhantes, ou no uso de aeroportos, corredores aéreos e serviços de tráfego aéreo e instalações associadas sob o seu controle.

ARTIGO 14º

RECONHECIMENTO DE CERTIFICADOS E LICENÇAS

Os certificados de navegabilidade e de voo e as licenças emitidas ou validadas por uma Parte Contratante e em vigor serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para os efeitos de exploração dos serviços acordados, nas rotas especificadas, desde que esses certificados e licenças tenham sido emitidos ou validados em conformidade com os padrões estabelecidos de acordo com a Convenção referida no artigo 2º deste Acordo. Cada uma das Partes Contratantes reserva-se, contudo, o direito de se recusar a reconhecer como válidos, para efeitos de sobrevoos da sua área, certificados de voo e licenças concedidos ou validados, no caso do Reino dos Países Baixos aos seus nacionais ou, no caso de Macau, aos seus residentes, pela outra Parte Contratante.

ARTIGO 15º

SEGURANÇA

1. As Partes Contratantes acordam em prestar-se a necessária assistência mútua com vista a prevenir a captura ilícita de aeronaves, outros actos ilegais contra a segurança operacional das aeronaves, dos aeroportos e das instalações de navegação aérea e quaisquer ameaças à segurança da aviação.
2. Cada uma das Partes Contratantes concorda em observar disposições sobre segurança, não discriminatórias e geralmente aplicáveis pela outra Parte Contratante para a entrada na sua área e em tomar medidas adequadas para inspeccionar passageiros e a sua bagagem acompanhada. Cada uma das Partes Contratantes acolherá favoravelmente qualquer solicitação da outra Parte Contratante para que sejam tomadas medidas especiais de segurança para fazer face a uma ameaça específica contra as suas aeronaves ou passageiros.
3. As Partes Contratantes agirão em conformidade com as disposições aplicáveis sobre segurança da aviação civil estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional. No caso de uma das Partes Contratantes se desviar dessas disposições, a outra Parte Contratante poderá requerer consultas com essa Parte Contratante. Excepto se diferentemente for acordado pelas Partes Contratantes, essas consultas iniciar-se-ão no prazo de sessenta (60) dias após a data da recepção da solicitação. A não obtenção de um acordo satisfatório pode constituir fundamento para a aplicação do artigo 17º deste Acordo.
4. As Partes Contratantes agirão em conformidade com as disposições respeitantes a segurança da aviação constantes da Convenção Relativa às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio no dia 4 de Setembro de 1963, da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada em Haia no dia 16 de Dezembro de 1970, e da Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montréal no dia 23 de Setembro de 1971, na medida em que essas disposições lhes sejam aplicáveis.
5. Em caso de incidentes ou ameaças de ocupação ilícita de aeronaves ou outros ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos aeroportos ou dos serviços de navegação aérea, as Partes Contratantes prestar-se-ão apoio mútuo, facilitando as comunicações tendentes a pôr termo com rapidez e segurança a esses incidentes ou ameaças.

ARTIGO 16º

CONSULTAS E MODIFICAÇÕES

1. Num espírito de franca cooperação, as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes consultar-se-ão periodicamente em ordem a assegurar a implementação e a aplicação satisfatória das disposições do presente Acordo.
2. Qualquer das Partes Contratantes poderá solicitar consultas à outra Parte Contratante para modificar o presente Acordo ou o seu Anexo. Essas consultas, que poderão ser conduzidas presencialmente ou por correspondência, iniciar-se-ão no prazo de sessenta (60) dias após a data da recepção da solicitação, salvo se diversamente acordado.
3. Quaisquer modificações ao presente Acordo acordadas pelas Partes Contratantes entrarão em vigor na data em que as Partes Contratantes se tenham notificado mutuamente da conclusão dos respectivos procedimentos necessários.
4. Quaisquer modificações ao Anexo ao presente Acordo serão acordadas, por escrito, entre as autoridades aeronáuticas e tornar-se-ão eficazes na data a determinar por essas autoridades.

ARTIGO 17º

RESOLUÇÃO DE DIFERENDOS

1. Se surgir algum diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou à aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes diligenciarão para o resolverem, em primeiro lugar, pela via da negociação entre elas.
2. Se as Partes Contratantes não conseguirem resolver o diferendo por via da negociação, 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, não podendo o terceiro árbitro ser um nacional do Reino dos Países Baixos ou um residente de Macau. Cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro no prazo de sessenta (60) dias a contar da data da recepção por qualquer das Partes Contratantes de uma notificação escrita da outra solicitando a arbitragem do diferendo. O terceiro árbitro será designado num prazo seguinte de sessenta (60) 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.

3. As partes Contratantes obrigam-se a cumprir todas as decisões tomadas ao abrigo do nº 2 deste artigo.

ARTIGO 18º

DENÚNCIA

Qualquer das Partes Contratantes poderá, a todo o tempo, notificar, por escrito, a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar o presente Acordo. Essa notificação será simultaneamente comunicada ao Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional. Em caso de denúncia este Acordo terminará doze (12) meses após a data da recepção da notificação pela outra Parte Contratante, salvo se a notificação da denúncia for retirada, por acordo, antes de expirar aquele período. Não tendo a outra Parte Contratante acusado a recepção da notificação, esta será considerada como recebida quatorze (14) dias após a recepção da notificação pela Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 19º

REGISTO NA ICAO

Este Acordo e todas as suas modificações serão registados no Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 20º

APLICABILIDADE

No que concerne ao Reino dos Países Baixos, este Acordo aplica-se unicamente ao Reino na Europa.

ARTIGO 21º

ENTRADA EM VIGOR

Este Acordo entra em vigor logo que as Partes Contratantes se tenham mutuamente notificado, por escrito, de que todos os procedimentos necessários foram concluídos.

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

Feito em duplicado, na Haia, aos 16 de Novembro de 1994, em língua inglesa.

Pelo Governo de Macau

Pelo Governo do Reino dos
Países Baixos

VASCO ROCHA VIEIRA
Governador de Macau

ANNEMARIE JORRITSMA
NEE LEBBINK
Ministro dos Transportes,
Obras Públicas e Gestão
da Água

Apêndice III

ANEXO

A. Quadro de rotas

Cada uma das empresas de transporte aéreo designadas terá o direito de explorar as seguintes rotas:

Qualquer ponto na área da sua Parte Contratante - qualquer ponto intermédio - qualquer ponto na área da outra Parte Contratante - qualquer ponto além.

B. Condições

1. Os pontos intermédios e além podem ser servidos por qualquer ordem e/ou podem ser omitidos, à discrição da empresa designada.
2. Cada uma das empresas designadas terá o direito de exercer direitos de tráfego em regime "full commingling" (*) e "own stop-over" (**) em todos os pontos do quadro de rotas.

3. Cada uma das empresas designadas terá o direito de exercer direitos ilimitados em "quintas liberdades" de tráfego nos seguintes pontos:

Pontos intermédios:

Para a empresa designada de Macau: dois pontos à sua discrição (pontos variáveis).

Para a empresa designada dos Países Baixos: dois pontos à sua discrição (pontos variáveis), excepto pontos no Japão.

Pontos além:

Para a empresa designada de Macau: dois pontos à sua discrição (pontos variáveis) na Europa.

Para a empresa designada dos Países Baixos: dois pontos à sua discrição (pontos variáveis) na Ásia/Oceânia, excepto pontos no Japão.

Contudo, o número total de pontos intermédios e além que podem ser servidos com direitos de tráfego em "quinta liberdade", não poderá exceder dois (2).

Outros pontos para o exercício de direitos de tráfego em "quinta liberdade" poderão ser utilizados após prévio acordo por escrito das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes.

4. Cada uma das empresas de transporte aéreo designadas terá o direito de operar nas rotas especificadas um máximo de sete serviços semanais de ida e volta, com qualquer tipo de aeronave, em qualquer configuração, de acordo com o seguinte esquema temporal:
- a) Cada uma das empresas terá o direito de iniciar a exploração com, pelo menos, dois serviços semanais;
 - b) A partir do início das operações de uma empresa designada, ambas as empresas terão direito a aumentar em mais uma frequência semanal por ano os seus serviços, para além do mínimo de duas frequências.
5. Nenhum ponto no interior da China, em Hong Kong ou em Taiwan poderá ser servido como ponto intermédio ou além para o fornecimento de transporte aéreo.

NOTAS:

(*) - "commingly": qualquer combinação de pontos sem o exercício de direitos de tráfego em "quinta liberdade";

(**) - "own stop-over traffic": tráfego reservado numa empresa de transporte aéreo designada, fazendo uma interrupção deliberada, antecipadamente acordada por essa empresa, num ponto entre o local de partida e o local de destino.

澳門和荷蘭王國相互 之間及以遠地區的航班協定

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，和荷蘭王國政府，希望對國際民航的進步作出貢獻，

為在澳門和荷蘭之間和以遠建立航班，意欲締結一項協定，達成協議如下：

第一條 定 義

除非文中另有說明，在本協定和附件中：

一．“航空當局”一詞，對澳門而言，指民航局；對荷蘭王國而言，指運輸、公共工程和水利管理部長；或對任何一方而言，授權執行上述當局目前行使的任何職能的個人或機構；

二．“指定空運企業”一詞指根據本協定第四條指定和授權的空運企業；

三．“地區”一詞在澳門方面，包括澳門半島、氹仔和路環島；在荷蘭王國方面，則採納一九四四年十二月七日在芝加哥開放簽字的國際民航公約內第二條有關“領土”的含意；

四．關於“航班”、“國際航班”、“空運企業”和“非運輸業務性經停”名詞，分別採納上述公約第九十六條所載的含意；

五．“協議航班”和“規定航線”的名詞分別指根據本協定第三條的國際航班和本協定附件有關部分規定的航線；

六．“供應品”一詞指在飛行過程中機上隨時可供使用或銷售的消費性質的物品，包括補給供應品；

七．“協定”一詞指本協定、實施該協定而擬定的附件和對該協定或對附件的任何修改；

八．“運價”一詞指航空運輸中為運輸旅客(和其行李)和貨物(不包括郵件)由空運企業直接或通過其代理向任何個人或實體收取的費用數額，包括：

(一) 關於一項運價的適用的條件；和

(二) 空運企業提供的附屬此種運輸的任何服務的費用和條件。

第二條

適用於國際航班的芝加哥公約的規定

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

第三條

權利的授予

一．除附件中另行規定之外，締約一方為締約另一方指定空運企業經營國際航班給予締約另一方下列權利：

(一) 飛越其地區而不降停的權利；

(二) 在其地區內作非運輸業務性經停的權利；和

(三) 在規定航線上經營協議航班時，分開或混合上下國際旅客、貨物和郵件業務而在其地區內降停的權利。

二．本條第一款不應被視為給予締約一方指定空運企業在締約另一方地區地點之間提供航班的權利。

第四條 指定和授權

一. 締約一方有權書面通知締約另一方指定一家空運企業在附件中規定的航線上經營航班和用另一家空運企業取代先前指定的一家空運企業。

二. 締約一方在收到此項通知後, 在不違反本條規定的情況下, 應毫不延誤地授予締約另一方如此指定的空運企業以適當的經營許可。

三. 一俟收到本條第二款中所述的經營許可, 指定空運企業可隨時開始經營部分和全部協議航班, 條件是它必須履行本協定的規定和根據本協定第六條規定該航班的運價已經確定。

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

第五條 撤銷和暫停許可

一. 締約一方有權拒發第四條中所述的關於締約另一方指定空運企業的許可, 撤銷或暫停此種許可或附加條件:

(一) 如果該空運企業在該締約方航空當局之前, 根據該當局按照第二條中所述的公約所正常和合理採用地法律和規定未能合格;

(二) 如果該空運企業未能遵守該締約方的法律和規定;

(三) 1. 對澳門而言, 如其不滿意該空運企業的主要所有權和有效管理權屬於荷蘭王國政府或其國民或其兩者;

2. 對荷蘭而言, 如其不滿意該空運企業是在澳門註冊并以澳門為主要經營地。

(四) 該空運企業未能按照本協定所規定的條件經營。

二. 除非必須立即行動以防止進一步違反上述的法律和規定, 本條第一款列舉的權利應在與締約另一方協商之後方可行使。除非另有協議, 此種協商應自收到要求之日起六十天內的期限內開始。

第六條 運 價

一. 締約雙方指定空運企業為在其地區之間運輸所收取的運價應是締約雙方航空當局批准的運價, 和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, 合理利潤和其它空運企業在規定航線任何航段上的運價。

二. 本條第一款所述的運價, 應盡可能地由指定空運企業通過國際航空運輸協會運價制定程序的方式協議。當此種方式不可能時, 應由指定空運企業之間協議。無論何種情況, 運價必須經過締約雙方航空當局批准。

三. 如此協議的全部運價須在其擬議實施之日至少六十天之前提交締約雙方航空當局批准, 除非上述當局在特殊情況下同意縮短這一期限。

四. 運價的批准可以明確地作出。或者, 如果任何一方航空當局在根據本條第三款提交之日的三十天內未表示不批准, 此項運價應視為已經批准。在本條第三款規定的提交期限縮短的情況下, 航空當局可以同意在期限內必須通知任何不批准的期限將因此而予以縮短。

五. 如果不能按照本條第二款就一項運價達成協議, 或者如果在本條第四款適用的期限過程中, 一方航空當局向另一方航空當局發出通知, 不批准按照本條第二款規定協議的任何運價, 締約雙方航空當局應努力通過相互協議確定運價。

六. 如果航空當局不能同意根據本條第三款提交給其的一項運價, 或根據本條第五款確定一項運價, 爭議應按照本協定第十七條的規定予以解決。

七. 根據本條規定制定的運價應持續有效直至確定新的運價。

八. 締約雙方指定空運企業不可收取不同于按照本條規定已獲批准的運價。

第七條 商務活動

一. 締約雙方指定空運企業將被允許:

(一) 在締約另一方地區內設立辦事處, 以促進和銷售航空運輸(包括填開航空客票和航空貨運單)以及提供航空運輸所需的其它服務項目;

(二) 在締約另一方地區內,由該空運企業酌情,直接從事或通過代理銷售航空運輸。

二. 允許締約一方指定空運企業在締約另一方地區內派駐和保持因與提供航空運輸有關而它可能需要的自己的管理、商務、運營和技術人員。

三. 這些人員需求可以由指定空運企業選擇,通過其自己的員工解決或使用在締約另一方地區內經營的任何其它機構、公司或空運企業的服務加以解決,條件是它們獲准在締約另一方地區內從事此種服務(包括為其它空運企業服務)。

四. 開展上述活動應遵守締約另一方的法律和規定。

第八條 公平競爭

一. 締約雙方指定空運企業在參與本協定所轄的國際航班方面,應享有公平和均等的機會。

二. 締約一方應採取在其管轄權內所有適當的行動,消除有害地影響締約另一方空運企業競爭地位的各種形式的歧視或不公平競爭作法。

第九條 班期時刻表

一. 締約一方指定空運企業應提前四十五天向締約另一方航空當局提交其計劃航班的班期時刻表,列明班次、機型、佈局和向公眾提供的座位數。

二. 要求經營加班的申請可由指定空運企業直接上報締約另一方航空當局批准。

第十條 稅捐、海關和費用

一. 締約一方指定空運企業經營國際航班的飛機以及機上的任何正常設備、零備件、燃油和潤滑油、機上供應品(包括食品、飲料和煙草),以及該飛機上存放的宣傳和促銷物品,在抵達締約另一方地區時,應免除所有關稅、檢驗費和類似稅收費用,但此種設備和供應品應留置在飛機上直至重新運出。

二. 關於締約一方指定空運企業運進或為其運進或裝上該指定空運企業飛機,純供在經營國際航

班上使用的正常設備、零備件、燃油和潤滑油、機上供應品,在締約另一方地區內收取的關稅和費用,包括關稅和檢驗費將不適用,即使這些物品系在它所裝上飛機的締約一方地區的航程部分上使用。上述物品款項需要置於海關監管和控制之下。本款規定不可這般解釋即能夠要求締約一方遵守義務退回已經在上述物品款項征收的海關關稅。

三. 留置在締約任何一方飛機上的正常設備、零備件、燃油和潤滑油和機上供應品,只有在經該一方海關當局同意之后方可在締約另一方地區內卸下,該當局可以要求將這些物品置於其監管之下直至重新出口或根據海關規定另作處理。

第十一條 雙重稅收

一. 來自使用飛機經營國際業務的收入和利潤只在企業有效管理地所在地的地區內納稅。

二. 轉移在國際業務中使用的飛機的收益只在企業有效管理地所在地的地區內納稅。

三. 以經營國際業務的飛機和與經營此種飛機有關的動產為代表的資本只在企業有效管理地所在地的地區內納稅。

四. 本條第一款的規定還應適用於來自參與聯營、聯業或某一國際經營機構的收入和利潤。

第十二條 轉移資金

一. 締約雙方指定空運企業可以自由地使用任何貨幣,直接或通過代理在締約雙方地區內銷售航空運輸服務。

二. 締約雙方指定空運企業可以自由地將在銷售地區的收支余額從銷售地區轉移回總公司地區。包括在此種純收入內的應是銷售航空運輸服務或附屬或補充服務直接取得的收入和此種收入在等待轉移而儲蓄時產生的正常商業利息。

三. 締約雙方指定空運企業最多在申請三十天之內應收到此項轉移的批准,此種轉移按銷售之日兌換當地貨幣的官方比價以一種自由兌換貨幣進行。締約雙方指定空運企業在收到批准時應可自由地辦理實際的轉移。

第十三條 適用法律、規定和程序

一. 締約一方關於從事國際航班的飛機進出其地區或關於此種飛機的運營和航行的法律、規定和程序, 締約另一方指定空運企業在其進入和直至并包括從上述地區離開時均應遵守。

二. 締約一方關於移民、護照或其它批准的旅行證件、入境、放行、海關和檢疫的法律、規定和程序, 締約另一方指定空運企業的飛機所載運的機組、旅客、貨物和郵件在入境和直至并包括離開上述締約一方地區內時, 均須履行或代為履行。

三. 直接過境締約一方和不離開為此自地在機場規定的區域的旅客、行李和貨物, 除為防止暴力和空海盜行為的安全措施外, 應置于一般簡化控制之下。直接過境的行李和貨物應免除關稅和其它類似稅捐。

四. 締約一方對締約另一方空運企業經營使用締約一方地區內的機場和其它航空設施而在其地區採用的費率和費用應不高于對在可比條件下從事類似經營的任何其它空運企業的經營而採用的費率和費用。

五. 締約任何一方在適用其海關、移民、檢疫和類似規定方面和使用其控制下的機場、航路和航空交通服務和有關設施方面將不給予任何其它空運企業優于締約另一方指定空運企業的待遇。

第十四條 證件和執照的承認

為在規定航線上經營協議航班由締約一方頒發或核准尚未期滿的適航証、資格証和執照, 締約另一方應承認其有效, 條件是頒發或核准的此種證件或執照符合根據本協定第二條中所述的公約而確定的標準。

但是, 締約一方對締約另一方為在其地區上空飛行而發給對澳門而言其居民或對荷蘭王國而言其國民的資格証和執照, 保留拒絕承認的權利。

第十五條 保安

一. 為了防止非法劫持飛機和針對飛機、機場和航空導航設施安全的非法行為和對航空保安的其它威脅, 締約雙方同意相互提供必要的幫助。

二. 締約一方同意遵守締約另一方對進入締約另一方地區所要求的非歧視性和普遍適用的安全規定以及採取充分的措施檢查旅客和他們的手提物品。締約一方對締約另一方為對付某項對其飛機和旅客的威脅而要求的特別安全措施應給予同情的考慮。

三. 締約雙方應始終如一地按國際民航組織確定的適用航空保安全規定辦事。如果締約一方偏離此種規定, 締約另一方可要求與締約一方磋商。除非締約雙方另有協議, 此種磋商應在收到這一要求之日起六十天內開始。不能達成一項滿意的協議會構成採用本協定第十七條的理由。

四. 締約雙方將遵守一九六三年九月十四日在東京簽訂的關於在航空器內犯罪和犯有某些其他行為的公約、一九七零年十二月十六日在海牙簽訂的關於制止非法劫持航空器的公約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規定, 只要這些公約適用於締約雙方。

五. 倘若發生非法劫持飛機的事件或威脅或其它針對飛機、機場和航空導航設施安全的非法行為, 締約雙方須通過便利通訊、相互協助、迅速及安全地終止此種事件或此種事件的威脅。

第十六條 協商和修改

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

二. 締約一方可就修改本協定或其附件要求協商。此種協商, 除另有協議外, 應在締約另一方收到要求之日起六十天期限內開始, 此種協商可以通過討論或信函進行。

三. 締約雙方商定的對協定的任何修改將自締約雙方相互書面通知業已完成其各自必需的程序之日起生效。

四. 對本協定附件的任何修改將由航空當局之間書面商定并自上述當局確定的一個日期生效。

第十七條 解決爭議

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

二.如締約雙方未能通過談判解決爭議,可按締約任何一方的要求將爭議提交三名仲裁員的審裁團決定,締約一方各委任一名,第三名由按此委任的兩名仲裁員商定。但是第三名仲裁員不應是澳門居民或荷蘭王國國民。締約一方應自締約一方從締約另一方收到要求仲裁此項爭議的書面通知之日起在六十天的期限內委任一名仲裁員,第三名仲裁員應在下一個六十天內商定。如締約一方未能在六十天的期限內委任一名仲裁員,或如果在列明的期限內沒有商定第三名仲裁員,締約任何一方可要求國際民航組織理事會的主席指定一名仲裁員或數名仲裁員。

三.締約雙方承允遵守根據本條第二款所作的任何決定。

第十八條 終止

締約一方可隨時通知締約另一方其決定終止本協定。此項通知應同時發往國際民航組織。在此情況下,本協定將在締約另一方收到該通知之日起十二個月後終止,除非在這一期限到期之前通過協議撤銷終止通知。如締約另一方未確認收到此件,在國際民航組織收到此通知十四天之後通知應被認為已經收到。

第十九條 向國際民航組織登記

本協定及其任何附件應向國際民航組織登記。

第二十條 適用性

關於荷蘭王國,本協定應僅適用於在歐洲的王國。

第二十一條 生效

本協定自締約雙方書面通知對方已經完成任何必需的程序後,即告生效。

下列代表,經其各自政府正式授權,已在本協定上簽字為証。

本協定一式兩份,于一九九四年十一月十六日在海牙用英文簽訂。

澳門政府代表

總督

韋奇立

荷蘭王國政府代表

運輸、公共工程、
水利管理部長
李賓柯

附件

一.航線表

每一指定空運企業有權經營以下航線

其締約方地區的所有地點—所有中間點—締約另一方地區的所有地點—所有以遠點往返

二.條件

(一) 中間和以遠點可以按任何順序經營和/或按指定空運企業的選擇可以省略。

(二) 每一指定空運企業有權在航線表中所有點上行使全部的混合和自身中途分程業務權利。

(三) 每一指定空運企業有權在下列點上行使全部的第五種自由業務權利:

中間點:

澳門指定空運企業:由其選擇的兩點(可變換)

荷蘭指定空運企業:由其選擇除日本之外的兩點(可變換)

以遠點:

澳門指定空運企業：由其選擇的歐洲境內兩點（可變換）

荷蘭指定空運企業：由其選擇除日本之外的亞洲／大洋洲

境內兩點（可變換）

但是，每一指定空運企業在中間點和以遠點上可行使第五

種自由權的總數在任何時候不能超過兩點。

經締約雙方航空當局事先書面協議之後，可以經營有第五

種自由業務權的額外地點。

(四) 每一指定空運企業有權根據下列時間框架以任何佈局、任

何機型在規定航線上最多經營每周七班往返航班：

1) 每一指定空運企業有權以至少每週兩個航班開始運營。

2) 從一指定空運企業開始實際運營起，雙方指定空運企

業的班次權利在至少兩班的基礎上逐年增加每周一班。

(五) 中國大陸、香港和台灣的地點不得作為中間點或以遠點經營。

注：“混合”：指不行使第五種自由業務權的任何組合地點。

“自身中途分程業務”：指在一指定空運企業訂位的客人，經同一指定空運企業事先同意，在始發地和目的地之間的某一地點作有目的的停留。

THE GOVERNMENT OF MACAU

AND

THE GOVERNMENT OF THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG

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;

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond Macau and Luxembourg;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport;

Have agreed as follows:

CONTENTS

Article 1 - Definitions