

No. 32357

**AUSTRIA
and
MACAU
(UNDER AN ENTRUSTMENT OF AUTHORITY
FROM THE GOVERNMENT OF PORTUGAL
AND WITH THE CONSENT
OF THE GOVERNMENT OF CHINA)**

**Air Transport Agreement (with annex). Signed at Vienna on
4 November 1994**

Authentic texts: German, Portuguese, Chinese and English.

Registered by Austria on 27 November 1995.

**AUTRICHE
et
MACAO
(EN VERTU D'UNE DÉLÉGATION
DE POUVOIRS DU GOUVERNEMENT PORTUGAIS
ET AVEC CONSENTEMENT
DU GOUVERNEMENT CHINOIS)**

**Accord relatif aux transports aériens (avec annexe). Signé à
Vienne le 4 novembre 1994**

Textes authentiques : allemand, portugais, chinois et anglais.

Enregistré par l'Autriche le 27 novembre 1995.

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

LUFTVERKEHRSABKOMMEN ZWISCHEN DER ÖSTERREICHISCHEN BUNDESREGIERUNG UND DER REGIERUNG VON MACAU

Die Österreichische Bundesregierung und die Regierung von Macau, letztere mit Genehmigung der zuständigen höchsten Behörde der Republik Portugal und mit Zustimmung der Regierung der Volksrepublik China,

In diesem Abkommen in der Folge die Vertragsparteien genannt,

Vom Wunsche geleitet, ein Abkommen zum Zwecke der Einrichtung eines planmäßigen Flugverkehrs zwischen Österreich und Macau und darüber hinaus abzuschließen,

Haben folgendes vereinbart:

Artikel 1

Begriffsbestimmungen

Im Rahmen dieses Abkommens, sofern nicht der Zusammenhang etwas anderes erfordert:

- a) bedeutet der Ausdruck „Vertragspartei“ die Österreichische Bundesregierung auf der einen Seite und die Regierung von Macau auf der anderen Seite;
- b) bedeutet der Ausdruck „Luftfahrtbehörden“ im Falle der Österreichischen Bundesregierung den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und im Falle der Regierung von Macau die Zivilluftfahrtbehörde, oder in beiden Fällen jede andere Behörde, die zur Wahrnehmung der gegenwärtig von den genannten Behörden ausgeübten Funktionen gesetzlich befugt ist;
- c) hat der Ausdruck „Gebiet“ in bezug auf Österreich die dem Ausdruck „Hoheitsgebiet“ in Artikel 2 des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt gegebene Bedeutung, und schließt in bezug auf Macau die Halbinsel Macau und die Taipa und Coloane Inseln ein;
- d) haben die Ausdrücke „Fluglinie“, „Internationale Fluglinie“, „Fluglinienunternehmen“ und „Nichtgewerbliche Landung“ die ihnen in Artikel 96 des genannten Abkommens jeweils gegebene Bedeutung;
- e) bedeutet der Ausdruck „namhaft gemachtes Fluglinienunternehmen“ ein gemäß Artikel 4 des vorliegenden Abkommens namhaft gemachtes und zugelassenes Fluglinienunternehmen;
- f) bedeutet der Ausdruck „Beförderungskapazität“:
 - (i) in bezug auf ein Luftfahrzeug, die auf einer Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt zur Verfügung stehende Nutzlast dieses Luftfahrzeuges;
 - (ii) in bezug auf eine festgelegte Fluglinie, die Beförderungskapazität des auf dieser Linie eingesetzten Luftfahrzeuges, multipliziert mit der von diesem Luftfahrzeug innerhalb eines gegebenen Zeitraumes auf einer Flugstrecke oder einem Flugstreckenabschnitt betriebenen Frequenz.

Artikel 2

Bestimmungen des Abkommens von Chicago, die den internationalen Flugverkehr betreffen

Bei Durchführung dieses Abkommens handeln die Vertragsparteien im Einklang mit den auf beide Vertragsparteien anwendbaren Bestimmungen des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, einschließlich der Anhänge und aller Abänderungen zum Abkommen oder zu dessen Anhängen, insofern diese Bestimmungen den internationalen Flugverkehr betreffen.

Artikel 3

Verkehrsrechte

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei hinsichtlich ihres planmäßigen internationalen Fluglinienverkehrs die folgenden Rechte:

- a) das Recht, ihr Hoheitsgebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b) das Recht, in ihrem Hoheitsgebiet Landungen zu nichtgewerblichen Zwecken durchzuführen.

(2) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Zwecke der Einrichtung eines planmäßigen internationalen Fluglinienverkehrs auf den im Anhang festgelegten Flugstrecken die in diesem Abkommen angeführten Rechte. Diese Fluglinien und Flugstrecken werden in der Folge „die vereinbarten Fluglinien“ bzw. „die festgelegten Flugstrecken“ genannt. Beim Betrieb einer vereinbarten Fluglinie auf einer festgelegten Flugstrecke genießt das bzw. genießen die von jeder Vertragspartei namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen außer den in Absatz 1 dieses Artikels genannten Rechten noch das Recht, auf den für diese Flugstrecke in Übereinstimmung mit dem Anhang festgelegten Punkten Landungen im Gebiet der anderen Vertragspartei durchzuführen, um Fluggäste und Fracht, einschließlich Post, aufzunehmen und abzusetzen.

(3) Keine Bestimmung in Absatz 2 dieses Artikels ist dahingehend auszulegen, daß dem bzw. den Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei das Vorrecht eingeräumt wird, im Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste und Fracht, einschließlich Post, die für einen anderen Punkt im Gebiet dieser anderen Vertragspartei bestimmt sind, zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen.

Artikel 4

Erforderliche Bewilligungen

(1) Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Fluglinienunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken namhaft zu machen.

(2) Bei Erhalt dieser Namhaftmachung haben die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei nach Maßgabe der Bestimmungen der Absätze 4 und 5 dieses Artikels einem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen die entsprechenden Betriebsbewilligungen unverzüglich zu erteilen.

(3) Jede Vertragspartei hat das Recht, durch schriftliche Benachrichtigung der anderen Vertragspartei die Namhaftmachung eines solchen Fluglinienunternehmens zurückzuziehen und ein anderes namhaft zu machen.

(4) Von einem seitens einer der Vertragsparteien namhaft gemachten Fluglinienunternehmen kann verlangt werden, der anderen Vertragspartei den Nachweis zu erbringen, daß es in der Lage ist, die durch die Gesetze und Vorschriften vorgeschriebenen Bedingungen zu erfüllen, die von dieser Vertragspartei in Übereinstimmung mit den in Artikel 2 genannten Bestimmungen der Konvention üblicher- und billigerweise auf den Betrieb internationaler Fluglinien angewendet werden.

(5) a) Die zuständigen Behörden von Macau haben das Recht, die Erteilung der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Betriebsbewilligungen zu verweigern oder dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen für die Ausübung der in Artikel 3 des vorliegenden Abkommens angeführten Rechte die von ihnen für erforderlich erachteten Bedingungen in allen jenen Fällen aufzuerlegen, in denen sie nicht überzeugt sind, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle dieses Fluglinienunternehmens bei der Regierung Österreichs oder bei seinen Staatsangehörigen liegen.

b) Die zuständigen Behörden Österreichs haben das Recht, die Erteilung der in Absatz 2 dieses Artikels genannten Betriebsbewilligungen zu verweigern oder dem namhaft gemachten Fluglinienunternehmen für die Ausübung der in Artikel 3 des vorliegenden Abkommens angeführten Rechte die von ihnen für erforderlich erachteten Bedingungen in allen jenen Fällen aufzuerlegen, in denen sie nicht überzeugt sind, daß dieses Fluglinienunternehmen in Macau registriert ist und dort seinen Hauptgeschäftssitz hat.

(6) Ist ein Fluglinienunternehmen auf diese Weise namhaft gemacht und ihm die Bewilligung erteilt worden, so kann es jederzeit den Betrieb der vereinbarten Fluglinien aufnehmen, vorausgesetzt, daß ein gemäß den Bestimmungen des Artikels 12 des vorliegenden Abkommens erstellter Tarif in Kraft ist und

eine Vereinbarung gemäß den Bestimmungen des Artikels 6 des vorliegenden Abkommens in bezug auf diese Fluglinie getroffen wurde.

Artikel 5

Aussetzung und Widerruf

(1) Jede Vertragspartei hat das Recht, die Ausübung der in Artikel 3 des vorliegenden Abkommens festgelegten Rechte durch das bzw. die von der anderen Vertragspartei namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen auszusetzen oder die Betriebsbewilligung zu widerrufen oder die von ihr für die Ausübung dieser Rechte als notwendig erachteten Bedingungen aufzuerlegen:

- a) (i) im Falle von Macau in allen Fällen, in denen die Überzeugung nicht gegeben ist, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle dieses Fluglinienunternehmens bei der Regierung Österreichs oder bei seinen Staatsangehörigen liegen; oder
- (ii) im Falle Österreichs in allen Fällen, in denen die Überzeugung nicht gegeben ist, daß dieses Fluglinienunternehmen in Macau registriert ist und dort seinen Hauptgeschäftssitz hat;
- b) falls diese(s) Fluglinienunternehmen es unterläßt bzw. unterlassen, die Gesetze und Vorschriften der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, zu befolgen; oder
- c) falls das bzw. die Fluglinienunternehmen es in anderer Weise unterläßt bzw. unterlassen, den Betrieb gemäß den im vorliegenden Abkommen vorgeschriebenen Bedingungen durchzuführen.

(2) Dieses Recht wird nur nach Beratungen mit der anderen Vertragspartei ausgeübt, es sei denn, daß sofortige Aussetzung, sofortiger Widerruf oder Auferlegung der in Absatz 1 dieses Artikels genannten Bedingungen unbedingt erforderlich ist, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder Vorschriften zu verhindern. In diesem Fall beginnen die Beratungen innerhalb von sechzig (60) Tagen ab dem Zeitpunkt, zu dem eine der beiden Vertragsparteien um solche Beratungen ersucht hat.

Artikel 6

Kapazitätsvorschriften

Die auf den vereinbarten planmäßigen Fluglinien bereitgestellte Kapazität unterliegt den folgenden Bedingungen:

(1) Dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen beider Vertragsparteien ist in gerechter und gleicher Weise Gelegenheit zum Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Strecken zu geben.

(2) Beim Betrieb der vereinbarten Fluglinien hat das bzw. haben die Fluglinienunternehmen jeder Vertragspartei die Interessen des bzw. der Fluglinienunternehmen(s) der anderen Vertragspartei zu berücksichtigen, um nicht die von letzteren auf der gesamten oder einem Teil derselben Flugstrecke betriebenen Fluglinien ungebührlich zu beeinträchtigen.

(3) Die vereinbarten Fluglinien, die von dem bzw. den von den Vertragsparteien namhaft gemachten Fluglinienunternehmen betrieben werden, haben in enger Beziehung zur Verkehrsnachfrage der Öffentlichkeit auf den festgelegten Flugstrecken zu stehen; vorrangiges Ziel ist die Bereitstellung einer Kapazität, um die bestehende und vernünftigerweise vorhersehbare Nachfrage für die Beförderung von Fluggästen, Fracht und Post zwischen dem Gebiet der das bzw. die Fluglinienunternehmen namhaft machenden Vertragspartei und den Zielgebieten des Verkehrs zu decken.

(4) Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Fracht und Post, die an Punkten auf den festgelegten Flugstrecken im Gebiet anderer Staaten als desjenigen, der das bzw. die Fluglinienunternehmen namhaft gemacht hat, aufgenommen oder abgesetzt werden, hat im Einklang mit dem allgemeinen Grundsatz zu stehen, daß die Beförderungskapazität entsprechen soll:

- a) der Verkehrsnachfrage zwischen den Ausgangs- und Bestimmungspunkten;
- b) der Verkehrsnachfrage in dem geographischen Gebiet, welches von dem bzw. den Fluglinienunternehmen überflogen wird, wobei lokale und regionale Verkehrslinien, die von den Fluglinienunternehmen der Staaten, die dieses Gebiet umfassen, eingerichtet wurden, zu berücksichtigen sind; und
- c) den Erfordernissen des Durchgangsverkehrs.

(5) Die Flugpläne der vereinbarten Fluglinien sind den Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien mindestens dreißig (30) Tage vor dem vorgeschlagenen Zeitpunkt ihrer Einführung zur Genehmigung vorzulegen. In besonderen Fällen kann diese Frist vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden herabgesetzt werden.

(6) Die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels für eine Flugplanperiode genehmigten Flugpläne bleiben für entsprechende Flugplanperioden in Kraft, bis neue Flugpläne gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellt worden sind.

Artikel 7

Anerkennung von Zeugnissen und Ausweisen

(1) Lufttüchtigkeitszeugnisse, Befähigungszeugnisse und Ausweise, die von einer Vertragspartei ausgestellt oder für gültig erklärt wurden und noch gültig sind, sind von der anderen Vertragspartei für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien als gültig anzuerkennen.

(2) Die Regierung von Macau behält sich jedoch das Recht vor, für Flüge über ihr eigenes Gebiet die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Ausweisen zu verweigern, die Bewohnern von Macau von einem anderen Staat ausgestellt oder von diesem für gültig erklärt worden sind.

(3) Die Österreichische Bundesregierung behält sich jedoch das Recht vor, für Flüge über ihr eigenes Gebiet die Anerkennung von Befähigungszeugnissen und Ausweisen zu verweigern, die österreichischen Staatsangehörigen von einem anderen Staat ausgestellt oder von diesem für gültig erklärt worden sind.

Artikel 8

Befreiung von Zöllen und anderen Abgaben

(1) Die von dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen einer Vertragspartei auf internationalen Fluglinien eingesetzten Luftfahrzeuge sowie deren übliche Ausrüstung, Treib- und Schmierstoffvorräte sowie Bordvorräte (einschließlich Nahrungsmittel, Getränke und Tabak), die sich an Bord dieses Luftfahrzeuges befinden, sind bei der Ankunft im Gebiet der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Inspektionsgebühren und sonstigen Abgaben oder Steuern befreit, vorausgesetzt, daß diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte bis zu ihrer Wiederausfuhr an Bord des Luftfahrzeuges verbleiben.

(2) Weiters sind von diesen Abgaben und Steuern, mit Ausnahme der für eine erbrachte Dienstleistung zu entrichtenden Entgelte, befreit:

- a) Bordvorräte innerhalb der von den Behörden der jeweils betroffenen Vertragspartei festgesetzten Grenzen, die im Gebiet einer der Vertragsparteien an Bord genommen werden und zur Verwendung an Bord der auf einer festgelegten Flugstrecke der anderen Vertragspartei eingesetzten Luftfahrzeuge bestimmt sind;
- b) Ersatzteile, die in das Gebiet einer der Vertragsparteien zum Zwecke der Wartung oder Instandsetzung von Luftfahrzeugen eingeführt werden, die von dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke eingesetzt werden;
- c) Treib- und Schmierstoffe, die zur Versorgung von Luftfahrzeugen bestimmt sind, die von dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei auf einer festgelegten Flugstrecke betrieben werden, selbst wenn diese Vorräte während des Fluges über dem Gebiet der Vertragspartei, in dem sie an Bord genommen wurden, verwendet werden sollen.

Es kann verlangt werden, daß die in den obigen Absätzen (a), (b) und (c) genannten Materialien unter Zollaufsicht oder Zollkontrolle bleiben.

(3) Die übliche Bordausrüstung sowie die Gegenstände und Vorräte, die sich an Bord der Luftfahrzeuge einer der Vertragsparteien befinden, dürfen im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieser Vertragspartei entladen werden. In einem solchen Fall können sie bis zu ihrer Wiederausfuhr oder anderweitigen Verfügung im Einklang mit den Zellvorschriften unter die Aufsicht der genannten Behörden gestellt werden.

(4) Folgende Gegenstände und Güter, die in das Gebiet einer der Vertragsparteien zur ausschließlichen Verwendung durch das bzw. die namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen der anderen Ver-

tragspartei eingeführt werden, sind auf der Grundlage der Gegenseitigkeit gleichfalls von allen Zöllen und/oder Steuern befreit:

- a) Güter, die für die Ausstattung und den Betrieb eines Büros verwendet werden sollen, zB Mobilien, Schreibmaschinen usw.;
- b) alle Arten von Fernmeldegeräten, wie Fernschreiber und tragbare Funksprechgeräte oder sonstige drahtlose Ausrüstung zum Einsatz innerhalb des Flughafens;
- c) Computersysteme der Fluglinienunternehmen für Buchungs- und Betriebszwecke, verschiedene offizielle Schriftstücke, die das Abzeichen des Fluglinienunternehmens tragen, wie Gepäckanhänger, Flugscheine, Luftfrachtbriefe, Flugpläne, Bordkarten usw.

Artikel 9

Besteuerung

(1) Gewinne aus dem Betrieb von Luftfahrzeugen im internationalen Verkehr unterliegen nur im Gebiet derjenigen Vertragspartei der Besteuerung, in dem sich der Ort der tatsächlichen Betriebsleitung befindet.

(2) Kapital in Form der im internationalen Verkehr eingesetzten Luftfahrzeuge sowie des mit dem Betrieb solcher Luftfahrzeuge zusammenhängenden beweglichen Vermögens unterliegt nur im Gebiet derjenigen Vertragspartei der Besteuerung, in dem sich der Ort der tatsächlichen Betriebsleitung befindet.

(5) Besteht ein besonderes Abkommen zur Vermeidung von Doppelbesteuerung hinsichtlich der Einkommens- und Kapitalsteuer zwischen den Vertragsparteien, so gelten dessen Bestimmungen.

Artikel 10

Direkter Transitverkehr

(1) Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post im direkten Transitverkehr durch das Gebiet einer der Vertragsparteien, die den für diesen Zweck vorgesehenen Bereich des Flughafens nicht verlassen, unterliegen nur einer vereinfachten Kontrolle, ausgenommen im Hinblick auf Sicherheitsmaßnahmen gegen Gewalttaten, Luftpiraterie und Drogenschmuggel.

(2) Gepäck, Fracht und Post im direkten Transitverkehr sind von Zollgebühren und anderen ähnlichen Steuern befreit.

Artikel 11

Sicherheit der Zivilluftfahrt

(1) Die Vertragsparteien bekräftigen ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. In diesem Zusammenhang handeln die Vertragsparteien insbesondere in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des am 14. September 1963 in Tokio unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, des am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen sowie des am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede notwendige Hilfe, um Handlungen der widerrechtlichen Inbesitznahme von Zivilluftfahrzeugen und sonstige widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, deren Fluggäste und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen und Luftfahrteinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

(3) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen in Übereinstimmung mit den von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation festgelegten und als Anhänge zum Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt bezeichneten Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt, sofern solche Sicherheitsbestimmungen auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie werden die Betreiber von bei ihnen eingetragenen Luftfahrzeugen oder die Betreiber von Luftfahrzeugen, die den Hauptgeschäftssitz oder ständigen Wohnsitz in ihrem Gebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet dazu anhalten, daß sie in Übereinstimmung mit diesen Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt handeln.

(4) Beide Vertragsparteien kommen überein, daß diese Betreiber von Luftfahrzeugen dazu angehalten sind, die von der anderen Vertragspartei angewendeten, in Absatz 3 dieses Artikels genannten Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt für die Einreise in das, die Ausreise aus dem und das Verweilen in dem Gebiet dieser anderen Vertragspartei zu befolgen. Beide Vertragsparteien tragen dafür Sorge, daß in ihrem Gebiet geeignete Maßnahmen tatsächlich angewendet werden, um das Luftfahrzeug zu schützen und die Fluggäste, die Besatzungsmitglieder, die von ihnen mitgeführten Gegenstände, das Gepäck, die Fracht und die Bordvorräte sowohl vor dem Einsteigen und Beladen als auch währenddessen einer Kontrolle zu unterziehen. Jede der Vertragsparteien hat weiters jedwede Aufforderung der anderen Vertragspartei zur Ergreifung angemessener Sondermaßnahmen zum Schutz vor einer bestimmten Bedrohung wohlwollend zu berücksichtigen.

(5) Kommt es zu einem Vorfall widerrechtlicher Inbesitznahme eines Zivilluftfahrzeuges oder zu sonstigen widerrechtlichen Handlungen gegen die Sicherheit eines Luftfahrzeuges, seiner Fluggäste und Besatzungsmitglieder, von Flughäfen oder Luftfahrteinrichtungen oder droht ein derartiger Vorfall, so gewähren die Vertragsparteien einander Hilfe durch erleichterten Informationsfluß und sonstige geeignete Maßnahmen zur schnellen und sicheren Beendigung eines derartigen Vorfalles oder der Gefahr eines solchen.

(6) Sollte eine Vertragspartei von den in diesem Artikel vorgesehenen Sicherheitsbestimmungen für die Luftfahrt abweichen, so können die Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei um sofortige Beratungen mit den Luftfahrtbehörden dieser Partei ersuchen.

Artikel 12

Beförderungstarife

(1) Die von dem bzw. den Fluglinienunternehmen der einen Vertragspartei für die Beförderung in das oder aus dem Gebiet der anderen Vertragspartei zur Einhebung gelangenden Tarife sind unter gebührender Berücksichtigung aller maßgeblichen Faktoren, einschließlich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns und der Charakteristika der Beförderung, wie Geschwindigkeit und Bequemlichkeit, in angemessener Höhe zu erstellen.

(2) Die in Absatz 1 dieses Artikels genannten Tarife sind von den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der beiden Vertragsparteien zu vereinbaren.

(3) Vereinbarungen gemäß obigem Absatz 2 können, wenn möglich, durch das Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Luftverkehrsverbandes getroffen werden.

(4) Die so vereinbarten Tarife sind mindestens dreißig (30) Tage vor dem für ihre Einführung vorgeschlagenen Zeitpunkt den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien zur Genehmigung vorzulegen; in besonderen Fällen kann diese Frist, vorbehaltlich der Zustimmung der genannten Behörden, herabgesetzt werden.

(5) Können die namhaft gemachten Fluglinienunternehmen sich nicht auf einen dieser Tarife einigen oder kann aus irgendwelchen anderen Gründen ein Tarif gemäß Absatz 2 dieses Artikels nicht festgelegt werden oder geben die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei während der ersten fünfzehn (15) Tage der in Absatz 4 dieses Artikels genannten Frist von dreißig (30) Tagen bekannt, daß sie mit einem gemäß Absatz 2 dieses Artikels vereinbarten Tarif nicht einverstanden sind, so werden sich die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien bemühen, eine Einigung über die Tarife zu erzielen.

(6) Können sich die Luftfahrtbehörden über die Genehmigung eines ihnen gemäß obigem Absatz 4 vorgelegten Tarifs oder die Festsetzung eines Tarifs gemäß Absatz 5 nicht einigen, werden sich die Vertragsparteien bemühen, eine Einigung über die Tarife zu erzielen.

(7) Kein Tarif tritt in Kraft, wenn er nicht durch die Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien genehmigt wurde.

(8) Die gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellten Tarife bleiben in Kraft, bis neue Tarife gemäß den Bestimmungen dieses Artikels erstellt worden sind.

Artikel 13

Überweisung von Reinerträgen

(1) Jede Vertragspartei gewährt dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, den von dem bzw. den namhaft gemachten Fluglinienunternehmen der anderen Vertragspartei in ihrem Gebiet im Zusammenhang mit der Beförderung von Fluggästen, Gepäck, Post und Fracht erzielten Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben in einer frei konvertierbaren Währung zum offiziellen Wechselkurs des Tages, an dem die Überweisung erfolgt, frei zu überweisen. Überweisungen sind unverzüglich durchzuführen, spätestens jedoch innerhalb von sechzig (60) Tagen ab dem Zeitpunkt des Ersuchens.

(2) Besteht zwischen den Vertragsparteien ein besonderes Zahlungsabkommen, so gelten für die Zahlungen die Bestimmungen dieses Abkommens.

Artikel 14

Vertretung, Ausstellung von Beförderungsdokumenten und Verkaufsförderung

(1) Das bzw. die namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen beider Vertragsparteien erhält bzw. erhalten in gleichem Maße Gelegenheit, vorbehaltlich der Gesetze und Vorschriften der anderen Vertragspartei das für den Betrieb der vereinbarten Fluglinien auf den festgelegten Flugstrecken notwendige technische und kaufmännische Personal einzustellen und im Gebiet der anderen Vertragspartei Büros einzurichten und zu betreiben.

(2) Ferner ist dem bzw. den von jeder Vertragspartei namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen in gleichem Maße Gelegenheit zu geben, im Gebiet der anderen Vertragspartei alle Arten von Beförderungsdokumenten auszustellen sowie Werbung und Verkaufsförderung zu betreiben.

Artikel 15

Beistellung von Statistiken

(1) Die Luftfahrtbehörden der einen Vertragspartei haben den Luftfahrtbehörden der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen hin regelmäßige oder sonstige statistische Unterlagen zu übermitteln.

(2) Diese Unterlagen haben alle Angaben zu umfassen, die zur Feststellung des auf den vereinbarten Fluglinien von dem bzw. den Fluglinienunternehmen beförderten Verkehrsaufkommens sowie seiner Herkunfts- und Zielpunkte erforderlich sind.

Artikel 16

Beratungen und Abänderungen

(1) Im Geiste enger Zusammenarbeit werden sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien von Zeit zu Zeit beraten, um die Durchführung und zufriedenstellende Einhaltung der Bestimmungen des vorliegenden Abkommens und seines Anhangs sicherzustellen.

(2) Wenn eine der Vertragsparteien es für wünschenswert hält, irgendeine Bestimmung des vorliegenden Abkommens zu ändern, so kann sie um Beratungen mit der anderen Vertragspartei ersuchen. Diese Beratungen (die durch Gespräche zwischen den Luftfahrtbehörden vorbereitet werden können) haben innerhalb eines Zeitraumes von sechzig (60) Tagen ab dem Zeitpunkt des Ersuchens zu beginnen, sofern nicht beide Vertragsparteien eine Verlängerung dieses Zeitraumes vereinbaren. Auf diese Weise vereinbarte Änderungen sind von jeder Vertragspartei im Einklang mit ihren verfassungsrechtlichen Verfahren zu genehmigen.

(3) Änderungen des Anhangs sind zwischen den zuständigen Behörden der Vertragsparteien zu vereinbaren.

Artikel 17

Beilegung von Meinungsverschiedenheiten

(1) Bei einer Meinungsverschiedenheit zwischen den Vertragsparteien über die Auslegung oder Anwendung des vorliegenden Abkommens werden sich die Vertragsparteien zunächst bemühen, diese auf dem Verhandlungswege beizulegen.

(2) Kommen die Vertragsparteien auf dem Verhandlungswege zu keiner Einigung, können sie vereinbaren, die Meinungsverschiedenheit einer Person oder einem Gremium zur Entscheidung vorzulegen; vereinbaren sie dies nicht, wird die Meinungsverschiedenheit auf Ersuchen einer der beiden Vertragsparteien einem Gericht von drei Schiedsrichtern zur Entscheidung vorgelegt, wobei jeweils einer von jeder Vertragspartei namhaft gemacht und der dritte Schiedsrichter von den beiden so namhaft gemachten Schiedsrichtern bestellt wird. Jede Vertragspartei hat innerhalb eines Zeitraumes von sechzig (60) Tagen ab dem Zeitpunkt, zu dem eine der Vertragsparteien in schriftlicher Form vom Ersuchen der anderen Vertragspartei auf schiedsgerichtliche Behandlung der Meinungsverschiedenheit Kenntnis erhalten hat, einen Schiedsrichter namhaft zu machen; der dritte Schiedsrichter ist innerhalb eines Zeitraumes von weiteren sechzig (60) Tagen zu bestellen. Wenn eine der Vertragsparteien es verabsäumt, innerhalb des festgelegten Zeitraumes einen Schiedsrichter namhaft zu machen oder wenn der dritte Schiedsrichter nicht innerhalb des festgelegten Zeitraumes bestellt wird, kann der Präsident des Rates der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation von jeder der Vertragsparteien ersucht werden, je nachdem es der Fall erfordert, einen oder mehrere Schiedsrichter zu ernennen. Der dritte Schiedsrichter muß auf jeden Fall ein Staatsangehöriger eines Drittstaates sein und den Vorsitz des Schiedsgerichtes führen.

(3) Die Vertragsparteien verpflichten sich, jede gemäß Absatz 2 dieses Artikels getroffene Entscheidung zu befolgen.

(4) Verabsäumt es eine der Vertragsparteien, eine gemäß Absatz 2 dieses Artikels getroffene Entscheidung zu befolgen, so kann die andere Vertragspartei so lange alle Rechte oder Vorrechte, die sie der säumigen Vertragspartei auf Grund dieses Abkommens gewährt hat, einschränken, aufheben oder widerrufen.

(5) Jede Vertragspartei trägt die für ihren Schiedsrichter erforderlichen Kosten und Honorare; das Honorar für den dritten Schiedsrichter sowie die für diesen erforderlichen Ausgaben wie auch die für die schiedsgerichtliche Tätigkeit anfallenden Kosten sind von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen zu tragen.

Artikel 18

Beendigung

(1) Jede der Vertragsparteien kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Entschluß bekanntgeben, das vorliegende Abkommen zu kündigen; eine solche Benachrichtigung ist gleichzeitig dem Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zur Kenntnis zu bringen.

(2) In einem solchen Fall tritt das Abkommen zwölf (12) Monate nach dem Zeitpunkt des Eintreffens der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieses Zeitraumes einvernehmlich zurückgezogen wird. Wenn keine Einpfangsbestätigung durch die andere Vertragspartei erfolgt, gilt die Kündigung als vierzehn (14) Tage nach ihrem Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrtorganisation eingegangen.

Artikel 19

Registrierung

Dieses Abkommen und jede Abänderung davon sind beim Rat der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation zu registrieren.

Artikel 20

Inkrafttreten

Dieses Abkommen tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach dem Zeitpunkt in Kraft, zu dem die beiden Vertragsparteien einander in schriftlicher Form bekanntgegeben haben, daß alle für sein Inkrafttreten notwendigen Verfahren beendet sind.

ZU URKUND DESSEN haben die von ihren jeweiligen Regierungen dazu entsprechend befugten unterfertigten Bevollmächtigten das vorliegende Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN in Wien, am 4. November 1994

in deutscher, portugiesischer, chinesischer und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut gleichermaßen authentisch ist.

Bei unterschiedlicher Auslegung ist der englische Text maßgeblich.

Für die Österreichische
Bundesregierung:

Dr. ALOIS MOCK

Für die Regierung
von Macau:

VASCO ROCHA VIEIRA

ANHANG

A. Das bzw. die von der Regierung von Macau namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen ist bzw. sind berechtigt, zwischen Macau und Punkten in Österreich planmäßige Fluglinien in beiden Richtungen zu betreiben; Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus können ohne Ausübung der Verkehrsrechte der fünften Luftfreiheit angefliegen werden.

B. Das bzw. die von der Österreichischen Bundesregierung namhaft gemachte(n) Fluglinienunternehmen ist bzw. sind berechtigt, zwischen Punkten in Österreich und Macau planmäßige Fluglinien in beiden Richtungen zu betreiben; Zwischenpunkte und Punkte darüber hinaus können ohne Ausübung der Verkehrsrechte der fünften Luftfreiheit angefliegen werden.

Kein Punkt in Hong Kong, Taiwan und dem Festland von China darf entweder als Zwischenpunkt oder als Punkt darüber hinaus angefliegen werden.

C. Die allfällige Ausübung von Verkehrsrechten der fünften Luftfreiheit kann von den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien vereinbart werden.

[PORTUGUESE TEXT — TEXTE PORTUGAIS]

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

O Governo Federal Austriaco e o Governo de Macau, este último devidamente autorizado pelo competente órgão de soberania da República Portuguesa e com o assentimento do Governo da República Popular da China,

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

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

Acordam entre si o seguinte:

Artigo 1º.

Definições

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

- a) «Parte Contratante», o Governo de Macau, por um lado e o Governo Federal Austriaco, pelo outro;
- b) «Autoridades Aeronáuticas», no caso do Governo Federal Austriaco, o Ministro Federal para a Económica Pública e os Transportes, e no caso de Macau, a Autoridade de Aviação Civil ou, em ambos os casos, qualquer outra autoridade a quem legalmente esteja atribuído o exercício das funções ora exercidas pelas referidas autoridades;
- c) «Área», em relação à Áustria 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; e, em relação a Macau compreende a península de Macau e as ilhas da Taipa e de Coloane;
- d) «Serviços aéreos», «serviços aéreos internacionais», «empresa de transporte aéreo» e «paragem para fins não comerciais», o sentido que lhes é atribuído pelo Artigo 96º. da referida Convenção;
- e) «Empresa designada», uma empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada de acordo com o Artigo 4º. deste Acordo;
- f) «Capacidade»:
 - i) em relação a uma aeronave, a carga útil dessa aeronave disponível numa rota ou segmento de rota;
 - ii) em relação a um serviço aéreo especificado, a capacidade da aeronave utilizada nesse serviço multiplicada pela frequência operada por essa aeronave durante um período determinado numa rota ou segmento de rota.

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 as ambas as Partes Contratantes, na medida em que essas disposições sejam aplicáveis aos serviços aéreos internacionais.

Artigo 3°.

Direitos de tráfego

1. Cada uma das Partes Contratantes concede à outra os seguintes direitos no atinente aos seus serviços aéreos internacionais regulares:

- a) Sobrevoar, sem aterrar, a sua área;
- b) Aterrar na sua área para fins não comerciais.

2. Cada uma das Partes Contratantes concede à outra os direitos especificados neste Acordo com o fim de estabelecer serviços aéreos internacionais regulares nas rotas especificadas no Anexo. Estes Serviços e rotas são daqui em diante designados por «os serviços acordados» e «as rotas especificadas», respectivamente. Na exploração dos serviços acordados numa rota especificada as empresas de transporte aéreo designadas por cada uma das Partes Contratantes terão o direito de, adicionalmente aos direitos especificados no n.º 1 deste Artigo, fazer paragens na área da outra Parte Contratante, nos pontos especificados para essa rota no quadro de rotas, com o intuito de embarcar e desembarcar passageiros e carga, incluindo correio.

3. Nenhuma disposição do n.º 2 deste artigo deverá ser entendida como conferindo às empresas de uma das Partes Contratantes o direito de embarcar, na área da outra Parte Contratante, passageiros e carga, incluindo correio transportado remuneradamente, destinados a outro ponto na área dessa Parte contratante.

Artigo 4°.

Autorizações necessárias

1. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de designar, por escrito, à outra Parte Contratante, uma ou mais empresas de transporte aéreo para explorar os serviços acordados nas rotas especificadas.

2. Uma vez recebida essa designação, e com observância do disposto nos n.ºs. 4 e 5 deste artigo, as autoridades aeronáuticas da outra parte Contratante deverão conceder sem demora às empresas designadas as autorizações de exploração necessárias.

3. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de, através de notificação por escrito à outra Parte Contratante, revogar a designação de uma empresa e de designar outra.

4. Pode ser exigido por cada uma das Partes Contratantes às empresas designadas pela outra Parte Contratante a prova de que estão qualificadas para preencher as condições exigidas pelas leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados pela primeira das referidas Partes Contratantes para a exploração de serviços aéreos internacionais, em conformidade com as disposições da Convenção referida no Artigo 2°.

5. a) As autoridades competentes de Macau terão o direito de recusar a concessão das autorizações de exploração referidas no n.º 2 deste artigo ou de impôr condições que possam considerar necessárias ao exercício por uma empresa de transporte aéreo designada dos direitos referidos no Artigo 3° deste Acordo, sempre que considerem que a propriedade substancial e o controle efectivo dessa empresa não residem no Governo Federal Austriaco ou em nacionais seus;
- b) As autoridades competentes da Áustria terão o direito de recusar a concessão das autorizações de exploração referidas no n.º 2 deste artigo ou de impôr condições que possam considerar necessárias ao exercício por uma empresa de transporte aéreo designada dos direitos referidos no Artigo 3° deste Acordo, sempre que considerem que essa empresa não tem a sua sede e o seu principal local de negócios em Macau.

6. Logo que uma empresa de transporte aéreo esteja desta forma designada e autorizada, pode iniciar, a qualquer momento, a exploração dos serviços acordados, desde que uma tarifa, estabelecida com observância do disposto no Artigo 12° deste Acordo, esteja em vigor e um acordo ao abrigo do disposto no Artigo 6° deste Acordo tenha sido alcançado a propósito desse serviço.

Artigo 5º.**Suspensão e revogação**

1. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de suspender o exercício dos direitos especificados no Artigo 3º. do presente Acordo às empresas designadas pela outra Parte Contratante, ou de revogar as autorizações de exploração, ou, ainda, de impôr as condições que possa considerar necessárias ao exercício desses direitos:

- a) i) No caso da Áustria, sempre que considere que essa empresa não tem a sua sede e o seu principal local de negócios em Macau;
- ii) No caso de Macau, sempre que considere que a propriedade substancial e o controle efectivo dessa empresa não residem no Governo Federal Austriaco ou em nacionais seus;
- b) No caso de essa empresa não cumprir as leis e regulamentos da Parte Contratante que concedeu esses direitos;
- c) Se essa empresa deixar de operar de acordo com as condições previstas neste Acordo.

2. Salvo se a imediata suspensão/revogação ou imposição das condições referidas no nº. 1 deste artigo se mostrarem essenciais para impedir novas infracções das leis e regulamentos, os direitos referidos só serão exercidos após a realização de consultas com a outra Parte Contratante. Nesse caso, as consultas iniciar-se-ão no período de sessenta (60) dias a contar da data da solicitação dessas consultas feita por qualquer uma das Partes Contratantes.

Artigo 6º.**Regras sobre capacidade**

A capacidade a ser fornecida nos serviços aéreos regulares acordados ficará sujeita às seguintes condições:

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

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

3. Os serviços acordados comercializados pelas empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes deverão ter uma relação estrita com as necessidades de transporte do público nas rotas especificadas e terão como objectivo prioritário a satisfação das necessidades em capacidade, existentes e razoavelmente previsíveis para o transporte de passageiros, carga e correio, entre a área da Parte Contratante que designou as empresas e as áreas de destino final do tráfego.

4. A oferta de transporte de passageiros, carga e correio, embarcados e desembarcados em pontos nas rotas especificadas que não os pontos na área da Parte Contratante que designou a empresa será feita em concordância com o principio geral de que a capacidade deverá ser reportada a:

- a) Procura de transporte entre os pontos de origem e de destino;
- b) Procura de transporte na área geográfica atravessada pela empresa de transporte aéreo, após serem tomados em conta os serviços locais e regionais de transporte estabelecidos pelas empresas de transporte aéreo dos Estados aí compreendidos;
- c) Os requisitos de exploração integral da linha.

5. Os horários dos serviços acordados serão submetidos à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes com, pelo menos, trinta (30) dias de antecedência sobre a data proposta do seu início. Em casos especiais este prazo pode ser reduzido com o consentimento das referidas autoridades.

6. Os horários aprovados para uma época, de acordo com o previsto neste artigo, manter-se-ão em vigor para as épocas correspondentes até que novos horários tenham sido estabelecidos, de acordo com o previsto neste artigo.

Artigo 7°.

Reconhecimento de certificados e licenças

1. Os certificados de navegabilidade e de vôo 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.
2. O Governo Federal Austríaco 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 a cidadãos austríacos por outro Estado.
3. O Governo de Macau reserva-se, contudo, o direito de se recusar a reconhecer como válidos, para efeitos de sobrevoos da sua área, certificados de vôo e licenças concedidos ou validados aos seus residentes por outro Estado.

Artigo 8°.

Isenção de direitos aduaneiros e outros encargos

1. As aeronaves usadas em serviços aéreos internacionais pelas empresas de transporte aéreo de cada uma das Partes Contratantes, bem como o seu equipamento normal, combustível, lubrificantes e provisões de bordo (incluindo alimentos, bebidas e tabaco) que estejam a bordo dessas aeronaves serão isentos pela outra Parte Contratante de todos os direitos aduaneiros, taxas de inspeção 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. Serão igualmente isentos dos mesmos direitos e taxas, com excepção dos encargos correspondentes ao serviço prestado:
 - a) As provisões de bordo embarcadas na área de qualquer das Partes Contratantes, dentro dos limites fixados pelas autoridades dessa Parte Contratante, para uso a bordo de aeronaves da outra Parte Contratante afectas a uma rota especificada;
 - b) Sobressalentes entrados na área de qualquer das Partes Contratantes para manutenção ou reparação de aeronaves de empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte Contratante usadas numa rota especificada;
 - c) Combustível e lubrificantes destinados ao abastecimento de aeronaves, operadas por empresas de transporte aéreo designadas de uma Parte Contratante, usadas numa rota especificada, mesmo que esses abastecimentos se destinem a ser usados na parte da viagem que tenha lugar sobre a área da Parte Contratante em que foram embarcados.
Pode ser exigido que os produtos referidos nas alíneas a), b), e c) deste número sejam mantidos sob vigilância ou controle das autoridades aduaneiras.
3. O equipamento normal transportado em aeronaves, bem como os produtos e abastecimentos retidos a bordo das aeronaves de qualquer das Partes Contratantes só podem ser descarregados na área da outra Parte Contratante com a aprovação das suas autoridades alfandegárias, as quais podem exigir que esses materiais sejam colocados sob a sua supervisão até serem reexportados ou de outra forma seja disposto sobre eles nos termos da respectiva regulamentação alfandegária.
4. Serão igualmente isentos de todos os impostos e/ou taxas alfandegárias, numa base de reciprocidade, os produtos importados para a área de qualquer das Partes Contratantes para o uso exclusivo pelas empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante, da forma seguinte:
 - a) Produtos para serem usados para o equipamento e exploração de escritórios, tais como mobílias, máquinas de escrever, etc.;
 - b) Todos os tipos de material de telecomunicações, tais como teleimpressoras, «walkie talkies» e outros equipamentos sem fios para uso dentro do aeroporto;
 - c) Sistemas informáticos das empresas de transporte aéreo para fins operacionais e de reservas, documentos oficiais que tenham apostado o emblema da empresa de transporte aéreo, tais como etiquetas de bagagem, bilhetes, facturas, horários, cartões de embarque, etc.

Artigo 9º.

Impostos

1. Os lucros de exploração de aeronaves em serviços internacionais apenas serão colectáveis na área da Parte Contratante em que se situar o local de gestão efectivo da empresa.
2. O capital representado por aeronaves utilizadas em tráfego internacional e por bens móveis ligados à exploração dessas aeronaves será colectável apenas na área da Parte Contratante em que se situar o local de gestão efectivo da empresa.
3. Caso exista entre as Partes Contratantes um acordo especial para a prevenção de dupla tributação sobre rendimentos e capitais prevalecerão as disposições desse acordo.

Artigo 10º.

Tráfego em trânsito directo

1. Os passageiros, a bagagem, a carga e o correio em trânsito directo através da área de qualquer das Partes Contratantes que não deixe à área do aeroporto reservada para esse fim, será sujeito apenas a um controle simplificado, excepto no atinente a medidas de segurança contra violência, pirataria aérea e contrabando de estupefacientes.
2. A bagagem, a carga e o correio em trânsito serão isentos de taxas alfandegárias e outros impostos similares.

Artigo 11º.

Segurança da aviação

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

6. No caso de uma das Partes Contratantes se desviar das disposições sobre segurança da aviação constantes deste artigo, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante poderão solicitar consultas imediatas com as autoridades aeronáuticas da primeira Parte Contratante.

Artigo 12°.

Tarifas

1. As tarifas a praticar pelas empresas de transporte aéreo de uma Parte Contratante para transporte para ou da área da outra Parte Contratante 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 características do serviço, tais como os padrões de velocidade e de conforto.

2. As tarifas referidas no n.º 1 deste artigo serão estabelecidas por acordo entre as empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes Contratantes.

3. Os acordos referidos no número anterior deverão, na medida do possível, ser alcançados através do mecanismo de fixação de preços da Associação do Transporte Aéreo Internacional.

4. As tarifas assim acordadas serão submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes com pelo menos trinta (30) dias de antecedência em relação à data proposta para a sua introdução. Em casos especiais este prazo poderá ser reduzido com o consentimento das referidas autoridades.

5. 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 n.º 2 deste artigo, ou, ainda, se durante os primeiros quinze (15) dias do período de trinta (30) dias referido no n.º 4 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 do disposto no n.º 2 deste artigo, as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes empenhar-se-ão em chegar a acordo sobre essas tarifas.

6. Se as autoridades aeronáuticas não conseguirem chegar a acordo quanto à aprovação de qualquer tarifa que lhes seja submetida nos termos do n.º 4 ou quanto à determinação de qualquer tarifa nos termos do n.º 5, as Partes Contratantes empenhar-se-ão em chegar a acordo sobre essas tarifas.

7. Nenhuma tarifa poderá entrar em vigor a menos que as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes a tenham aprovado.

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

Artigo 13°.

Transferência de rendimentos líquidos

1. Cada uma das Partes Contratantes concede às empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte Contratante o direito de transferir livremente o excesso das receitas sobre as despesas, produzido na sua área, decorrente do transporte de passageiros, bagagem, correio e carga pelas empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte Contratante, em moeda livremente convertível, à taxa oficial de câmbio do dia em que transferência por feita. As transferências serão feitas imediatamente, no prazo máximo de sessenta (60) dias após a data do respectivo pedido.

2. Se existir um acordo especial sobre pagamentos entre as Partes Contratantes, os pagamentos serão efectuados de acordo com o previsto nesse acordo.

Artigo 14°.

Representação, venda de bilhetes e promoção de vendas

1. As empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes Contratantes terão iguais oportunidades para empregar, nos termos das leis e regulamentos da outra Parte Contratante, o pessoal técnico e

comercial necessário para a execução dos serviços acordados nas rotas especificadas e para estabelecer e explorar escritórios na área da outra Parte Contratante.

2. As empresas de transporte aéreo designadas de ambas as Partes Contratantes terão igualmente iguais oportunidades para emitir todo o tipo de documentos respeitantes ao transporte e para publicitar e promover vendas na área da outra Parte Contratante.

Artigo 15°.

Fornecimento de estatísticas

1. As autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes fornecerão às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a seu pedido, informações estatísticas, periódicas ou não.

2. Essas informações incluirão todos os elementos necessários para determinar o volume de tráfego transportado pelas empresas de transporte aéreo nos serviços acordados e a origem e destino desse tráfego.

Artigo 16°.

Consultas e emendas

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 e do seu Anexo.

2. Se qualquer das Partes Contratantes considerar desejável modificar qualquer disposição do presente acordo, poderá solicitar consultas à outra Parte Contratante. Essas consultas, que poderão ser preparadas por conversações entre as autoridades aeronáuticas, iniciar-se-ão num período de sessenta (60) dias após a data da solicitação, salvo se ambas as Partes Contratantes acordarem na extensão desse período. As modificações assim acordadas serão aprovadas por cada uma das Partes Contratantes nos termos dos seus procedimentos constitucionais.

3. As modificações ao Anexo serão acordadas entre as autoridades competentes das Partes Contratantes.

Artigo 17°.

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.

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. Se não chegarem a acordo sobre este procedimento, 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 (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. Em qualquer dos casos, o terceiro árbitro deverá ser nacional de um terceiro Estado e funcionará como presidente do órgão arbitral.

3. As Partes Contratantes obrigam-se a cumprir todas as decisões tomadas ao abrigo do n.º 2 deste artigo.

4. Se e enquanto qualquer das partes Contratantes não cumprir qualquer decisão tomada ao abrigo do n.º 2 deste artigo, a outra Parte Contratante pode limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que tenha concedido, por virtude deste Acordo, à Parte Contratante em falta.

5. Cada uma das Partes Contratantes suportará as despesas e remunerações do seu árbitro. O pagamento do terceiro árbitro, bem como das suas despesas e das despesas decorrentes da arbitragem, será igualmente repartido pelas Partes Contratantes.

Artigo 18º.

Denúncia

1. 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.

2. Em caso de denúncia o 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

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

Artigo 20º.

Entrada em vigor

Este acordo entra em vigor no primeiro dia do segundo mês após a data em que as duas Partes Contratantes se tenham mutuamente notificado, por escrito, de que todos os procedimentos necessários para a sua entrada em vigor 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, em Viena, aos quatro dias do mês de Novembro de 1994, nas línguas alemã, portuguesa, chinesa e inglesa, sendo todos os textos igualmente autênticos.

Em caso de divergência prevalecerá a versão inglesa.

Pelo Governo
Federal Austríaco:
Dr. ALOIS MOCK

Pelo Governo
de Macau:
VASCO ROCHA VIEIRA

ANEXO

A. O exercício eventual de quintas liberdades de tráfego pode ser acordado pelas autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

B. As empresas de transporte aéreo designadas pelo Governo Federal Austríaco terão o direito de explorar serviços aéreos regulares, em ambas as direcções, entre pontos na Áustria e Macau. Todos os pontos intermédios e além podem ser servidos, desde que sem o exercício de quintas liberdades de tráfego.

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

C. As empresas de transporte aéreo designadas pelo Governo de Macau terão o direito de explorar serviços aéreos regulares, em ambas as direcções, entre Macau e pontos na Áustria. Todos os pontos intermédios e além podem ser servidos, desde que sem o exercício de quintas liberdades de tráfego.

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

奧地利聯邦政府和澳門政府 航班運輸協定

奧地利聯邦政府和澳門政府，后者經葡萄牙共和國主管主權機構正式授權和經中華人民共和國政府同意，

以下在本協定中稱締約方，

為在奧地利和澳門之間和以遠建立定期航班，
意欲締結一項協定，

達成協定如下：

第一條 定 義

除非文中另有說明，在本協定中：

- 1) “締約方”指奧地利聯邦政府為一方和澳門政府為另一方；
- 2) “航空當局”在奧地利聯邦政府方面指公共經濟和運輸聯邦部長，在澳門政府方面指民航局，或對雙方而言，合法授權行使上述當局目前執行的職能的任何其它當局；

- 3) “地區”在奧地利方面，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”的含義；在澳門方面，包括澳門半島、氹仔島及路環島；
- 4) 關於“航班”、“國際航班”、“空運企業”及“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義；
- 5) “指定空運企業”指根據本協定第四條獲得指定和授權的空運企業；
- 6) “運力”一詞指：
 - (1) 就飛機而言，該飛機在一條航線或一條航線的航段上的業載；
 - (2) 就規定的航班而言，一特定期限內在一條航線的航段上該航班上所用飛機的運力，乘以該飛機經營的班次。

第二條

適用於國際航班的芝加哥公約的規定

締約方在執行本協定時，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，包括適用於締約雙方的附件和對公約或其附件的修改，只要這些規定適用於國際航班。

第三條

業務權利

- 一. 締約一方授予締約另一方的定期國際航班下列權利：
 - (1) 飛越其地區而不著落的權利；
 - (2) 在其地區內作非運輸業務性經停的權利。
- 二. 締約一方授予締約另一方本協定中規定的權利，以便在附件中規定的航線上建立定期國際航班。此種航班和航線以後分別稱為“協議航班”和“規定航線”。締約一方指定的空運企業在規定航線上經營協議航班時，除了本條第一款中規定的權利外，應享有在締約另一方地區內航線表中該航線規定的地點經停，以便上下旅客和貨物，包括郵件。
- 三. 本條第二款不應被視為給予締約一方空運企業為出租或取酬在締約另一方地區內裝載前往締約另一方地區另一地點的旅客和行李，包括郵件。

第四條

必要的授權

- 一. 締約一方有權向締約另一方書面指定一家或幾家空運企業在規定航線上經營協議航班。

- 二. 締約另一方航空當局在收到此項指定後，在不違反本條第四和第五款規定的情況下，應毫不延誤地授予該指定的空運企業適當的經營許可。
- 三. 締約一方有權通過書面通知締約另一方，撤銷對該空運企業的指定和指定另一家空運企業。
- 四. 締約一方可要求締約另一方指定的空運企業向其證實，該空運企業具有資格履行該締約方根據法律和規定制定的在經營國際航班方面通常及合理採用的與公約規定一致的條件。
- 五. (1) 奧地利主管當局如未能滿意該空運企業在澳門註冊及以澳門為主要經營地，則有權拒絕授予本條第二款所述的經營許可或對該指定的空運企業行使本協定第三條所規定的權利附加其認為必要的條件。
(2) 澳門主管當局如未能滿意該空運企業的主要所有權和有效管理權屬於奧地利聯邦政府或其國民，則有權拒絕授予本條第二條所述的經營許可，或對該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。
- 六. 獲得指定和授權的空運企業，可隨時開始經營協議航班，條件是根據本協定第十二條規定確定的運價業已生效和根據本協定第六條規定已就該航班達成協議。

第五條

暫停和撤銷

- 一. 締約一方有權暫停締約另一方指定空運企業行使本協定第三條規定的權利，或撤銷經營許可，或就行使這些權利規定其可能認為必要的條件：
 - (1) 對奧地利而言，如其不滿意該空運企業是在澳門注冊及以澳門為主要經營地；
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奧地利聯邦政府或其國民；或
 - (2) 該空運企業未能遵守授予此等權利的締約一方的法律和規定；
 - (3) 如該空運企業在其它方面未能按照本協定所規定的條件經營。
- 二. 除非本條第一款所述的暫停、撤銷或規定條件必須立即執行，以防止進一步違反法律或規定，這種權利應在與締約另一方協商之後方可行使。在此情況下，協商應於締約任何一方要求此種協商之日起六十天內的期限內開始。

第六條

運力規定

協議航班提供的運力應符合以下條件：

- 一. 締約雙方指定的空運企業應享有公平均等的機會在規定航線上經營協議航班。
- 二. 在經營協議航班方面，締約一方的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所提供的航班。
- 三. 締約雙方指定空運企業提供的協議航班，應與公眾對規定航線的運輸需求保持密切關係，提供足夠的運力，以滿足當前和合理預計到的在指定空運企業締約方地區和業務最終目的地地區和/或國家之間載運旅客、貨物和郵件的要求作為主要目的。
- 四. 運載在指定空運企業以外國家地區內規定航線的地點上下的旅客、貨物和郵件，應根據運力須於下列各點相聯系的總原則予以規定：
 - (1) 始發地點和目的地地點之間的運輸需要；
 - (2) 在考慮到該地區國家的空運企業建立的當地和區域的航班之後，空運企業途經地理區域的業務需要；
 - (3) 聯程航班經營的需要。

- 五. 協議航班的飛行時間表至少應在建議實施日期二十天提交締約雙方航空當局批准。在特殊情況下，在上述當局同意時，此期限可以縮短。
- 六. 根據本條規定批准的一個季節的飛行時間表應在相應的季節繼續有效，直至根據本條規定制定新的飛行時間表。

第七條

証件和執照的承認

- 一. 為經營協議航班，締約一方應承認締約另一方頒發或核准的現行的適航證、資格證和執照有效。
- 二. 但是，奧地利聯邦政府對另一國家為飛越其地區發給奧地利國民或核准有效的資格證和執照保留拒絕承認的權利。
- 三. 但是，澳門政府對另一國家為飛越其地區發給澳門居民或核准有效的資格證和執照保留拒絕承認的權利。

第八條

豁免海關和其它稅

- 一. 締約一方指定空運企業經營國際航班的飛機、機上正常設備、燃料、潤滑油和供應品（包括食

品、飲料和煙草），在抵達締約另一方地區時應免除所有關稅，檢查費和其它稅或稅款，但此種設備和供應品應留置在飛機上直至重新運出。

二. 除與提供服務相關的費用之外，以下亦應豁免關稅和稅款：

- (1) 締約一方地區內裝機的，在上述締約方當局規定的限量之內和供在締約另一方規定航線上飛機機上所使用的機上供應品；
- (2) 為維護或修理締約另一方指定空運企業在規定航線上使用的飛機而進入締約另一方地區的備件；
- (3) 締約方指定空運企業為供應規定航線上經營的飛機所用的燃油和潤滑油，即使這些物品系在裝上飛機的締約方地區的部分航程上使用。

上述(1)、(2)和(3)小款所述物品須置於海關監管或控制之下。

三. 締約一方留置在飛機上的機上正常設備，物品和供應品，在締約另一方海關當局批准之下，可在締約另一方地區內卸下。在此情況下，它們應置於上述當局監管之下直至重新運出或根據海關規定另行處理。

四. 對締約方指定的空運企業專用而運入締約另一方地區的下列項目和物品，應在對等基礎上豁免全部關稅和/或稅款：

- (1) 配備和經營辦公室所用的物品，例如傢俱、打字機等；
- (2) 在機場內使用的所有種類的通信設備，諸如電傳和對講機或其它無線電設備；
- (3) 空運企業用於訂座和經營的電腦系統，各種帶有空運企業標誌的正式證件，諸如行李牌、航空票證、貨運單、班期時刻表、登機牌，等。

第九條

稅款

- 一. 來自使用飛機經營國際業務的利潤只在企業有效管理地所在地的締約方地區內納稅。
- 二. 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締約方地區內納稅。
- 三. 如締約雙方之間訂有關於對收入和資本避免雙重徵稅的專門協定，按該協定規定辦理。

第十條

直接過境運輸

- 一. 在締約一方地區直接過境和不離開爲此目的而專設區域的旅客、行李、貨物和郵件，除旨在防止暴力、航空海盜行爲和走私毒品方面的安全措施以外，應置於簡化控制之下。
- 二. 直接過境的行李、貨物和郵件應免除關稅和其它類似稅款。

第十一條

航空保安

- 一. 締約雙方重申保障民航安全不受非法行爲干擾方面相互的義務。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爲的公約，一九七零年十二月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爲的公約的規定。

- 二. 締約雙方應根據請求相互提供一切必要的協助，以防止非法劫持民用飛機和其它危及該等飛機、及其旅客和機組、機場和導航設施安全的非法行爲，以及危及民航安全的任何其它威脅。
- 三. 締約雙方在相互的關係中，應遵守國際民航組織制定的航空安全規定和指定爲國際民航公約的附件，只要這些安全規定適用於締約雙方；締約雙方須要求，締約各方注冊的飛機經營機構或以締約各方地區爲主要經營地或永久駐地的飛機經營機構，締約各方地區的機場經營機構，其行爲必須符合該等航空安全規定。
- 四. 締約一方同意，可以要求該等飛機經營機構在進出或留在締約另一方的地區時，須遵守締約另一方要求的上述第三款所述的航空保安規定。締約各方須確保在其地區內有效地實施足夠的措施，以保護飛機，并在乘客登機或裝載貨物之前及登機裝貨時檢查旅客、機組、隨身行李、貨物和飛機供應品。締約各方對締約另一方爲應付某項威脅而要求採取合理的特別安全措施，亦須以諒解的態度加以考慮。
- 五. 倘若發生非法劫持民用飛機的事件或威脅，或具七危及民用飛機、飛機旅客及機組、機場及飛機導航設施安全的非法行爲，締約雙方須互相協助，以便盡速使用通信聯絡及其它適當措施，迅速及安全地終止上述事件或此種事件的威脅。

六. 如締約一方偏離本條航空保安的規定，締約另一方航空當局可以要求與該方航空當局立即進行協商。

第十二條 運輸價格

- 一. 締約一方空運企業為運輸前往或來自締約另一方地區的業務而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、合理的利潤和航班特點，如速度和服務的標準。
- 二. 本條第一款所述運價應由締約雙方指定空運企業協議。
- 三. 按上述第二款協議的運價，如果可能，也可以通過國際航空運輸協會運價制定機構達成。
- 四. 按此協議的運價至遲應在其擬議實施之日的三十天之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，這一時限可以縮短。
- 五. 如果指定空運企業不能就這些運價達成協議，或因某些原因，不能根據本條第二款確定運價，或在本條第四款中所述的三十天期限的第一個十五天內，締約一方航空當局向締約另一方航空當局發出對根據本條第二款的規定協議的運價不滿意的通知，締約雙方航空當局應努力商定運價。

- 六. 如果航空當局不能就批准根據上述第四款提交給其的運價或根據第五款確定任何運價達成協議，締約雙方應努力商定運價。
- 七. 未經締約雙方航空當局批准，該運價不得生效。
- 八. 根據本條規定制定的運價將持續有效，直至根據本條規定確定新的運價為止。

第十三條

轉移純收入

- 一. 締約一方授予締約另一方指定空運企業按轉移之目的正式比價以自由兌換的貨幣自由轉移締約另一方指定空運企業在其地區內在運載旅客、行李、郵件和貨物方面所獲取的收支餘額的權利。轉移應立即予以辦理，最遲應在要求之日六十天以內。
- 二. 如締約雙方之間訂有專門支付協定，支付應按該協定規定進行。

第十四條

辦事處、出票和促銷活動

- 一. 締約一方指定空運企業，在不違反締約方法律和規定的條件下，有平等的機會僱傭技術和商務人

員，以便在規定航線上經營協議航班和在締約另一方地區內建立和經營辦事處。

- 二. 締約一方指定空運企業另外還應有平等機會，填開所有種類的運輸憑證和在締約另一方地區內從事宣傳和促銷活動。

第十五條

提供統計資料

- 一. 締約一方航空當局應按締約另一方航空當局的要求提供定期或其它統計說明。
- 二. 此項說明應包括全部所需的情況以確定空運企業在協議航班上的運輸業務量和此種業務的始發和目的地。

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和其附件得到執行和滿意地遵守。
- 二. 如果締約一方認為希望修改本協定的任何規定，可要求與締約另一方進行協商。此種協商（可在

航空當局之間討論準備) 應在要求之日起六十天內的期限開始，除非締約雙方同意延長這一期限。協議的修改應由締約一方根據其法律程序予以批准。

三. 對附件的修改應由締約雙方主管當局商定。

第十七條 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，締約雙方應首先設法通過談判解決。
- 二. 如締約雙方未能通過談判解決爭議，它們可同意將此爭議交由某人或機構決定。如果它們對此不同意，此項爭議應在締約一方的要求之下提交給三名仲裁員的審裁團決定，締約一方可委任一名，第三名由按此委任的兩名指定。締約一方應自締約任何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內指定。如締約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仲裁員或數名仲裁員。無論如何，第三名仲裁員應為一第三國國民，並將作為仲裁審裁團的主席。

- 三. 締約方承允遵守根據本條第二款所作出的任何決定。
- 四. 如果和只要締約一方不遵守根據本條第二款所作出的決定，締約另一方可以限制、暫停或撤銷其由於本協定授予違約締約方的任何權利或特權。
- 五. 締約一方應負擔其仲裁員所必需的費用和酬勞，第三名仲裁員的費用和該名以及其他人員由於仲裁活動所必需的費用應由締約雙方均攤。

第十八條

終 止

- 一. 締約一方可隨時以書面通知締約另一方其終止本協定的決定。此項通知應同時發給國際民航組織理事會。
- 二. 在此情況下，本協定將在締約另一方收到通知之日十二個月以後終止。除非在這一期限結束之前通過協議撤銷終止通知。在締約另一方未確認收到此項通知時，該通知應在國際民航組織收到該通知十四天之後被認為已經收到。

第十九條

登 記

本協定及對本協定所作的全部修改必須向國際民航組織登記。

第二十條

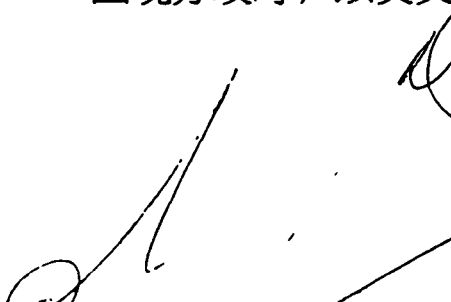
生 效

本協定自締約雙方相互書面通知其生效必需的程序已經完成之日之後的第二個月的第一天生效。


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證。

本協定于一九九四年十一月四日在維也納簽訂，一式兩份，用德文、葡萄牙文、中文和英文寫成，每種文本同等作準。

出現分歧時，以英文本為準。



奧地利聯邦政府代表
莫克 外交部長



Vasun Rochariun
澳門政府代表
韋奇立 總督

附 件

- 一. 奧地利聯邦政府指定空運企業有權在奧地利的地點和澳門之間經營往返定期航班，任何中間經停點和以遠點可以經營，但不行使第五種業務權。
香港、台灣或中國大陸的地點不得作為中間點或以遠點經營。
 - 二. 澳門政府指定空運企業有權在澳門和奧地利的地點之間經營往返定期航班，任何中間點和以遠點可以經營但不行使第五種業務權。
 - 三. 締約雙方航空當局可以商定其後行使第五種業務權。
-

AIR TRANSPORT AGREEMENT¹ BETWEEN THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT AND THE GOVERNMENT OF MACAU

The Austrian Federal Government and the Government of Macau, this latter 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 called in this Agreement the Contracting Parties,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing scheduled air services between and beyond Austria and Macau,

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

- (a) the term "Contracting Party" means the Austrian Federal Government on the one hand and the Government of Macau on the other;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Austrian Federal Government the Federal Minister for Public Economy and Transport and, in the case of the Government of Macau the Civil Aviation Authority or, in both cases, any other authority legally empowered to perform the functions exercised now by the said authorities;
- (c) the term "area" in relation to Austria has the meaning assigned to "Territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944,² and in relation to Macau includes the peninsula of Macau and the Taipa and Coloane Islands;
- (d) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the said Convention;
- (e) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of the present Agreement;
- (f) the term "capacity" means:
 - (i) in relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route;
 - (ii) in relation to a specified air service, the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or a section of a route.

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 which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

¹ Came into force on 1 November 1995, i.e., the first day of the second month following the date on which the Contracting Parties had notified each other (on 16 November 1994 and 14 September 1995) of the completion of the necessary procedures, in accordance with article 20.

² United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

Article 3

Traffic rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its scheduled international air services:

- (a) the right to fly across its area without landing;
- (b) the right to make stops in its area for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the Annex. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route, the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the area of the other Contracting Party at the points specified for that route in accordance with the Annex for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo including mail.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo including mail carried for hire or reward and destined for another point in the area of that other Contracting Party.

Article 4

Necessary authorizations

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline or several airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. On receipt of such designation, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of this Article, without delay grant to a designated airline the appropriate operating authorizations.

3. Each Contracting Party shall have the right, by written notification to the other Contracting Party, to withdraw the designation of any such airline and to designate another one.

4. An airline designated by either Contracting Party may be required to satisfy the other Contracting Party that it is qualified to fulfill the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by this Contracting Party to the operation of international air services in conformity with the provisions of the Convention, referred to in Article 2.

- (a) The competent authorities 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 they may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where they are not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of Austria or in its nationals.
- (b) The competent authorities of Austria 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 they may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where they are not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Macau.

6. When an airline has been so designated and authorized, it may at any time begin to operate the agreed services, provided that a tariff, established in accordance with the provisions of Article 12 of the present Agreement, is in force and an agreement in accordance with the provisions of Article 6 of the present Agreement has been reached in respect of that service.

Article 5

Suspension and revocation

1. Either of the Contracting Parties shall have the right to suspend the exercise of the rights specified in Article 3 of the present Agreement by the airline(s) designated by the other Contracting Party, or to revoke the operating authorization, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- (a) (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 Austria or in its nationals;
- (ii) in the case of Austria, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Macau;
- (b) in the case of failure by said airline(s) to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights; or
- (c) in case the airline(s) otherwise fail(s) to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

2. Unless immediate suspension, revocation or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party. In such a case consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either Contracting Party for such consultations.

Article 6

Capacity regulations

The capacity to be provided on the agreed scheduled air services shall be subject to the following conditions:

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

2. In operating the agreed services, the airline(s) of each Contracting Party shall take into account the interest of the airline(s) of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide(s) on the whole or part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airline(s) of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the area of the Contracting Party designating the airline(s) and the areas of the ultimate destination of the traffic.

4. Provisions for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the area of States other than that designating the airline(s), shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements between the points of origin and the points of destination;
- (b) traffic requirements of the geographical area through which the airline(s) pass(es), after taking into account local and regional services established by airlines of the States comprising that geographical area; and
- (c) the requirements of through-airline operations.

5. The schedules of the agreed services shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

6. The schedules approved for one season in accordance with the provisions of this Article shall remain in force for corresponding seasons until new schedules have been established in accordance with the provisions of this Article.

Article 7

Recognition of certificates and licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services.
2. The Government of Macau reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own area, certificates of competency and licences granted to Macau residents or rendered valid by another State.
3. The Austrian Federal Government reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own area, certificates of competency and licences granted to Austrian nationals or rendered valid by another State.

Article 8

Exemption from customs and other duties

1. Aircraft operated on international services by the airline(s) designated by each Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and the aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the area of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.
2. There shall also be exempt from the same duties and taxes with the exception of charges corresponding to the service performed:
 - (a) aircraft stores taken on board in the area of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged on a specified route of the other Contracting Party;
 - (b) spare parts entered into the area of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party;
 - (c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party, even if these supplies are to be used on the part of the journey performed over the area of the Contracting Party in which they are taken on board. Materials referred to in sub-paragraphs a), b) and c) above may be required to be kept under customs supervision or control.
3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the area of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. There shall also be exempt from all customs duties and/or taxes on a reciprocal basis items and goods imported into the area of either Contracting Party for the exclusive use by the designated airline(s) of the other Contracting Party as follows:
 - (a) goods to be used for the equipment and operation of an office, e.g. furniture, typewriters etc.;
 - (b) all types of telecommunications equipment, as teletype-apparatus and walkie talkies or other wireless equipment for use within the airport;
 - (c) airline computer systems for reservation and operational purposes, various official documents bearing the emblem of the airline such as luggage tags, air tickets, airway bills, timetables, boarding cards etc.

Article 9

Taxation

1. Profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the area of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. 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 of the Contracting Party in which the place of effective management of the enterprise is situated.

3. Where a special Agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income and on capital exists between the Contracting Parties, the provisions of the latter shall prevail.

Article 10

Direct transit traffic

1. Passengers, baggage, cargo and mail 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, air piracy and smuggling of narcotic drugs, be subject to no more than a simplified control.

2. Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 11

Aviation security

1. The Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. In this regard the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft signed at Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft signed at The Hague on 16 December 1970² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971.³

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their area and the operators of airports in their area act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or of other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of that Party.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).

Article 12

Transport tariffs

1. The tariffs to be charged by the airline(s) of one Contracting Party for the 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 cost of operation, reasonable profit and characteristics of service, such as standards of speed and accommodation.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed upon by the designated airlines of both Contracting Parties.

3. Agreements according to paragraph 2 above may, if possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

4. The tariffs so agreed upon shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases this time limit may be reduced, subject to the consent of the said authorities.

5. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reasons a tariff cannot be fixed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if during the first fifteen (15) days of the thirty (30) days' period referred to in paragraph 4 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 upon in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 4 above or on the determination of any tariff under paragraph 5, the Contracting Parties shall endeavour to agree upon the tariffs.

7. No tariff shall come into force unless the aeronautical authorities of either Contracting Party have approved of it.

8. 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 13

Transfer of net revenues

1. Each Contracting Party grants to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right of free transfer of the excess of receipts over expenditure, earned in its area in connection with the carriage of passengers, baggage, mail and freight by the designated airline(s) of the other Contracting Party, in a freely convertible currency at the official rate of exchange on the day the transfer is made. Transfers shall be effected immediately, at the latest within sixty (60) days after the date of request.

2. Where a special payment agreement exists between the Contracting Parties, payments shall be effected in accordance with the provisions of that agreement.

Article 14

Representation, ticketing and sales promotion

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have an equal opportunity to employ, subject to the laws and regulations of the other Contracting Party, the technical and commercial personnel for the performance of the agreed services on the specified routes and to establish and operate offices in the area of the other Contracting Party.

2. The designated airline(s) of each Contracting Party shall further have an equal opportunity to issue all kinds of documents of carriage and to advertise and promote sales in the area of the other Contracting Party.

Article 15

Provision of statistics

1. The aeronautical authorities of one Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request periodic or other statements of statistics.
2. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airline(s) on the agreed services and the origin and destination of such traffic.

Article 16

Consultations and modifications

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the present Agreement and the Annex thereto.
2. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations (which may be prepared by discussions between the aeronautical authorities), shall begin within a period of sixty (60) days of the date of request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Modifications so agreed upon shall be approved by each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures.
3. Modifications to the Annex shall be agreed upon between the competent authorities of the Contracting Parties.

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 negotiations.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice in writing requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In any case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral body.
3. The Contracting Parties undertake to comply with any decisions given under paragraph 2 of this Article.
4. If and for so long as either of the Contracting Parties fails to comply with a decision taken under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.
5. Each Contracting Party shall bear the expenses and remuneration necessary for its arbitrator; the fee for the third arbitrator and the expenses necessary for this one as well as those due to the activity of the arbitration shall be equally shared by the Contracting Parties.

Article 18**Termination**

1. Either Contracting Party may at any time give written notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the Council of the International Civil Aviation Organization.

2. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 19**Registration**

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the Council of the International Civil Aviation Organization.

Article 20**Entry into force**

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month, following the date on which the two Contracting Parties have notified each other in writing that any necessary procedures for its entry into force have been completed.

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

DONE in duplicate at Vienna this 4th day of November 1994 in the German, Portuguese, Chinese and English languages, each version being equally authentic.

In case of dispute the English version shall prevail.

For the Austrian Federal
Government:

Dr. ALOIS MOCK

For the Government
of Macau:

VASCO ROCHA VIEIRA

ANNEX

A. The airline(s) designated by the Government of Macau shall be entitled to operate scheduled air services in both directions between Macau and points in Austria; any intermediate points and points beyond may be served without exercising Fifth Freedom traffic rights.

B. The airline(s) designated by the Austrian Federal Government shall be entitled to operate scheduled air services in both directions between points in Austria and Macau; any intermediate points and points beyond may be served without exercising Fifth Freedom traffic rights.

No point in Hong Kong, Taiwan and the mainland of China may be served either as an intermediate or beyond point.

C. The eventual exercise of Fifth Freedom traffic rights may be agreed upon by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT FÉDÉRAL D'AUTRICHE
ET LE GOUVERNEMENT DE MACAU RELATIF AUX TRANS-
PORTS AÉRIENS

Le Gouvernement fédéral d'Autriche et le Gouvernement de Macau, ce dernier dûment autorisé par l'institution souveraine compétente de la République portugaise et avec le consentement du Gouvernement de la République populaire de Chine,

Ci-après dénommés « les Parties contractantes »,

Désireux de conclure un accord en vue de créer des services aériens réguliers entre l'Autriche et Macau et au delà,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord, et à moins que le contexte ne requière une interprétation différente :

a) L'expression « Partie contractante » désigne le Gouvernement fédéral d'Autriche, d'une part, et le Gouvernement de Macau, d'autre part;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas du Gouvernement fédéral d'Autriche, du Ministre fédéral de l'économie publique et des transports et, dans le cas du Gouvernement de Macau, de l'Autorité de l'aviation civile ou, dans les deux cas, de toute autre autorité légalement habilitée à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités;

c) Le terme « territoire », dans le cas de l'Autriche, a la signification donnée au terme « Territoire » à l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944², et, dans le cas de Macau, désigne la péninsule de Macau et les îles de Taipa et Coloane;

d) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale à des fins autres que pour le trafic » ont respectivement les significations qui leur sont données à l'article 96 de ladite Convention;

e) L'expression « entreprise de transport aérien désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et agréée conformément à l'article 4 du présent Accord;

¹ Entré en vigueur le 1^{er} novembre 1995, soit le premier jour du deuxième mois ayant suivi la date à laquelle les Parties contractantes s'étaient notifié (les 16 novembre 1994 et 14 septembre 1995) l'accomplissement des procédures requises, conformément à l'article 20.

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

f) Le terme « capacité » s'entend :

- i) Appliqué à un aéronef, de la charge utile dont cet aéronef dispose sur une route ou un tronçon de route;
- ii) Appliqué à un service aérien spécifié, de la capacité des aéronefs affectés à ce service, multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs durant une période donnée sur une route ou un tronçon de route.

Article 2

DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DE CHICAGO APPLICABLES AUX SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

Aux fins d'application du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris à ses Annexes et à tous amendements à ladite Convention ou à ses Annexes applicables aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3

DROITS DE TRAFIC

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après en ce qui concerne ses services aériens internationaux réguliers :

- a) Le droit de survoler son territoire sans atterrissage;
- b) Le droit d'effectuer sur son territoire des escales non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue de l'établissement de services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées en annexe. De tels services et routes sont respectivement dénommés ci-après « les services agréés » et « les routes spécifiées ». Dans le cadre de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, l'entreprise de transport aérien désignée (les entreprises de transport aérien désignées) par chaque Partie contractante bénéficiera (bénéficieront), en plus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante, aux points spécifiés pour cette route, conformément à l'Annexe, dans le but d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article ne confère à l'entreprise (aux entreprises) de transport aérien d'une Partie contractante le privilège d'embarquer contre rémunération sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers et du fret, y compris du courrier, à destination d'un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article 4

AUTORISATIONS NÉCESSAIRES

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien (ou plusieurs entreprises de transport aérien) chargée(s) d'exploiter les services agréés sur les routes spécifiées.

2. Sur réception de cette désignation, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante accordent sans délai à une entreprise de transport aérien désignée, sous réserve des dispositions des paragraphes 4 et 5 du présent article, les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Chaque Partie contractante a le droit, par notification écrite adressée à l'autre Partie contractante, d'annuler la désignation d'une telle entreprise et d'en désigner une autre.

4. Une entreprise de transport aérien désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes peut être requise de fournir à l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par cette Partie contractante à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention visées à l'article 2.

5. *a)* Les autorités compétentes de Macau ont le droit de refuser les autorisations d'exploitation mentionnées au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elles jugent nécessaires l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits stipulés à l'article 3 du présent Accord, lorsqu'elles n'ont pas eu la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement de l'Autriche ou de ressortissants autrichiens.

b) Les autorités compétentes de l'Autriche ont le droit de refuser les autorisations d'exploitation mentionnées au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elles jugent nécessaires l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits stipulés à l'article 3 du présent Accord, lorsqu'elles n'ont pas eu la preuve que cette entreprise est immatriculée et a son principal lieu d'activité à Macau.

6. Une entreprise de transport aérien désignée et agréée de cette manière peut commencer à tout moment l'exploitation des services agréés, à condition qu'un tarif fixé conformément aux dispositions de l'article 12 du présent Accord soit en vigueur et qu'un accord ait été conclu au sujet de ces services, conformément aux dispositions de l'article 6 du présent Accord.

Article 5

SUSPENSION OU ANNULATION

1. Chaque Partie contractante aura le droit de suspendre l'exercice des droits visés à l'article 3 du présent Accord par l'entreprise désignée (les entreprises désignées) de l'autre Partie contractante ou d'annuler une autorisation d'exploitation, ou encore de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle pourra juger nécessaires :

a) i) Dans le cas de Macau, si elle n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise ou de ces entreprises sont entre les mains du Gouvernement de l'Autriche ou de ressortissants autrichiens;

ii) Dans le cas de l'Autriche, si elle n'a pas la preuve que l'entreprise de transport aérien est immatriculée et a son principal lieu d'activité à Macau;

b) Si ladite entreprise (ou lesdites entreprises) ne respecte(nt) pas les lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou encore

c) Si l'entreprise (ou les entreprises) ne conforme(nt) pas à d'autres égards son (leur) exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. Sauf s'il est nécessaire de procéder immédiatement au retrait de l'autorisation ou à la suspension des droits ou d'imposer les conditions visées au paragraphe 1 du présent article pour empêcher que les lois ou réglementations continuent d'être enfreintes, lesdits droits ne seront exercés qu'après consultations avec l'autre Partie contractante. Les consultations commenceront dans les soixante (60) jours qui suivront la date de la demande formulée à cet effet par l'une ou l'autre des Parties contractantes.

Article 6

RÉGLEMENTATION DE LA CAPACITÉ

La capacité à assurer l'exploitation des services aériens réguliers agréés est soumise aux conditions suivantes :

1. L'entreprise de transport désignée (ou les entreprises de transport désignées) de chaque Partie contractante exploite(nt) dans des conditions d'équité et d'égalité les services agréés sur les routes spécifiées.

2. L'entreprise de transport (ou les entreprises de transport) de chaque Partie contractante doit (ou doivent), en exploitant les services agréés, prendre en considération les intérêts de l'entreprise (des entreprises) de l'autre Partie contractante, de manière à ne pas porter indûment préjudice aux services que cette dernière assure (ou que ces dernières assurent) sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services agréés assurés par l'entreprise désignée (ou les entreprises désignées) des Parties contractantes sont en relation étroite avec les besoins de transport du public sur les routes spécifiées et ont pour objectif primordial la mise en œuvre d'une capacité suffisante pour répondre aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles du transport des passagers, du fret et du courrier entre le territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise (ou les entreprises) et les pays de destination finale du trafic.

4. Les dispositions relatives au transport des passagers, du fret et du courrier, embarqués et débarqués à des points situés sur les routes spécifiées dans les territoires des Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise (les entreprises), tiennent compte du principe général selon lequel cette capacité doit être liée :

a) Aux besoins de transport entre les points d'origine et les points de destination;

b) Aux besoins de transport de la région géographique par laquelle l'entreprise passe (ou les entreprises passent), en prenant en considération les services locaux

et régionaux établis par les entreprises des Etats constituant cette région géographique; et

c) Aux besoins d'un trafic aérien de transit.

5. Les horaires de vol des services agréés sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au plus tard trente (30) jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Dans certains cas, ce délai peut être réduit avec le consentement desdites autorités.

6. Les horaires de vol établis pour une saison conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur pour les saisons correspondantes jusqu'à ce que de nouveaux horaires de vol soient établis sur la base des dispositions du présent article.

Article 7

RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS ET LICENCES

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou reconnus valables par l'une des Parties contractantes et qui sont toujours valides sont reconnus valables par l'autre Partie contractante en vue de l'exploitation des services agréés.

2. Le Gouvernement de Macau se réserve toutefois le droit, pour des vols sur son territoire, de refuser de reconnaître les brevets d'aptitude et les licences délivrés aux résidents de Macau ou reconnus valables par un autre Etat.

3. Le Gouvernement fédéral d'Autriche se réserve toutefois le droit, pour des vols sur son territoire, de refuser de reconnaître les brevets d'aptitude et les licences délivrés à des ressortissants autrichiens ou reconnus valables par un autre Etat.

Article 8

EXONÉRATION DES DROITS DE DOUANE ET AUTRES DROITS

1. Les aéronefs utilisés en service international par l'entreprise de transport aérien désignée (ou les entreprises de transport aérien désignées) de l'une des Parties contractantes ainsi que leur équipement habituel, les réserves de carburants et lubrifiants et les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) sont exonérés de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie, à condition que cet équipement et ces approvisionnements restent à bord jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également exonérés de ces droits et taxes, à l'exception des redevances à acquitter en cas de prestation de service :

a) Les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes, dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie contractante, et destinées à la consommation à bord de l'aéronef assurant la liaison sur une route spécifiée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange importées sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs exploités sur une route spécifiée, par l'entreprise de transport aérien désignée (ou les entreprises de transport aérien désignées) de l'autre Partie contractante;

c) Les carburants et lubrifiants servant de réserve aux aéronefs exploités sur une route spécifiée par l'entreprise de transport aérien désignée (ou les entreprises de transport aérien désignées) de l'autre Partie contractante, même s'ils sont utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués. Les fournitures visées aux alinéas *a*, *b* et *c* du présent article peuvent être placées sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

3. L'équipement de bord normal, ainsi que les matériels et fournitures conservés à bord des aéronefs de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne peuvent être échangés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de cette Partie contractante. En pareil cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés d'autres façons conformément à la réglementation douanière.

4. Sont également exonérés de tout droit de douane et/ou taxe, sur la base de la réciprocité, les articles et marchandises ci-après importés sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour l'usage exclusif de l'entreprise désignée (ou des entreprises désignées) de l'autre Partie contractante :

a) Les biens destinés à l'établissement, à l'équipement et au fonctionnement d'un bureau, par exemple, meubles, machines à écrire, etc.;

b) Tous types d'équipement de télécommunications tels que télétypes et walkie talkies et autres équipements radio aux fins d'utilisation dans l'aéroport;

c) Les systèmes d'ordinateur pour les réservations et l'exploitation, et divers documents officiels portant la marque de l'entreprise de transport aérien, tels qu'étiquettes pour bagages, billets, lettres de transport, horaires, cartes d'embarquement, etc.

Article 9

TAXATION

1. Les profits résultant de l'exploitation d'un aéronef dans le transport international ne sont assujettis à l'impôt que sur le territoire de la Partie contractante où se trouve le siège de la direction effective de l'entreprise.

2. Le capital représenté par l'aéronef exploité en trafic international et par les biens meubles en rapport avec l'exploitation d'un tel aéronef ne sont imposables que sur le territoire de la Partie contractante où se trouve le siège de la direction effective de l'entreprise.

3. S'il existe entre les Parties contractantes un accord spécial visant à éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu et d'impôts sur le capital, les dispositions de cet accord spécial sont applicables.

Article 10

TRANSIT DIRECT

1. Les passagers, les bagages, le fret et le courrier en transit direct sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes et demeurant dans une zone de l'aéroport réservée à cette fin ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf s'il

s'agit de mesures de sécurité contre la violence, la piraterie aérienne et la contrebande de stupéfiants.

2. Les bagages, le fret et le courrier en transit direct sont exonérés de droits de douane et autres taxes similaires.

Article 11

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Les Parties contractantes réaffirment leur obligation mutuelle de protéger la sécurité de l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite. A cet égard, les Parties contractantes agissent notamment en se conformant aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963¹; de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970²; et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971³.

2. Chaque Partie contractante prête à l'autre, sur sa demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir des actes de capture illicite d'aéronefs civils et tous autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent en conformité avec les dispositions en matière de sécurité aérienne établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où de telles dispositions de sécurité sont applicables aux Parties contractantes; elles imposent aux exploitants d'aéronefs immatriculés par leurs autorités aéronautiques ou aux exploitants d'aéronefs ayant leur siège principal d'activité ou leur résidence permanente sur leur territoire, ainsi qu'aux exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, de se conformer à ces dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chacune des Parties contractantes consent à ce qu'il puisse être demandé à de tels exploitants d'aéronefs de se conformer aux dispositions en matière de sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus et imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou la sortie du territoire de cette autre Partie contractante ou le séjour sur ledit territoire. Chaque Partie contractante fait en sorte que des mesures appropriées soient effectivement prises sur son territoire pour la protection de l'aéronef et l'inspection des passagers, de l'équipage, des objets personnels transportés, des bagages, du fret et des approvisionnements de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante considère également avec bienveillance toute demande que pourrait lui faire l'autre Partie contractante de prendre des mesures spéciales de sécurité raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'un aéronef civil, ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité de tels aéronefs, de leurs

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

passagers et équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées destinées à mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

6. Si une Partie contractante dérogeait aux dispositions en matière de sécurité aérienne prévues dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante demanderaient à engager immédiatement des consultations avec les autorités aéronautiques de cette Partie.

Article 12

TARIFS DU TRANSPORT

1. Les tarifs que l'entreprise (ou les entreprises) d'une Partie contractante applique (ou appliquent) pour le transport vers le territoire ou à partir du territoire de l'autre Partie contractante sont fixés à des niveaux raisonnables, compte tenu de tous les facteurs pertinents, y compris les frais d'exploitation, une marge bénéficiaire raisonnable et les caractéristiques du service, telles que les normes de vitesse et la configuration.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties contractantes.

3. Des accords conformes aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus peuvent, si possible, être conclus par l'utilisation du mécanisme de fixation des tarifs de l'Association du transport aérien international.

4. Les tarifs ainsi convenus sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des Parties contractantes trente (30) jours au moins avant la date projetée de leur entrée en vigueur; dans certains cas particuliers, ce délai peut être réduit avec le consentement desdites autorités.

5. Si les entreprises désignées ne parviennent pas à s'entendre dans un délai raisonnable sur l'un quelconque de ces tarifs ou si, pour toute autre raison, il n'est pas possible de fixer un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou encore si, durant les quinze (15) premiers jours de la période de trente (30) jours mentionnée au paragraphe 4 du présent article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes signifient à celles de l'autre Partie contractante leur opposition à l'un quelconque des tarifs concertés conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de parvenir à un accord sur ces tarifs.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur l'approbation d'aucun des tarifs qui leur sont présentés conformément au paragraphe 4 ci-dessus ni sur la fixation d'un tarif conformément au paragraphe 5, les Parties contractantes s'efforcent de parvenir à un accord sur les tarifs.

7. Aucun nouveau tarif n'entre en vigueur sans l'approbation préalable des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

8. Les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article demeurent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément à ces mêmes dispositions.

Article 13

TRANSFERT DES EXCÉDENTS DE RECETTES

1. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée (aux entreprises désignées) de l'autre Partie contractante le droit de transférer les excédents de recettes réalisés par rapport à ses (leurs) dépenses sur son territoire, par suite du transport de passagers, de bagages, de courrier et de fret par ladite entreprise désignée (lesdites entreprises désignées) de l'autre Partie contractante, en une devise librement convertible, au taux de change officiel en vigueur le jour du transfert. Les transferts se font immédiatement, et au plus tard dans les soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

2. S'il existe un accord spécial de paiement entre les Parties contractantes, les paiements sont effectués conformément aux dispositions de cet Accord.

*Article 14*REPRÉSENTATION, ÉTABLISSEMENT DES TITRES
DE TRANSPORT ET PROMOTION

1. L'entreprise désignée (les entreprises désignées) de chaque Partie contractante a (ont) la même faculté d'embaucher, sous réserve des lois et règlements de l'autre Partie contractante, le personnel commercial et technique nécessaire pour assurer les services convenus sur les routes spécifiées et pour ouvrir et gérer des agences sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. L'entreprise désignée (les entreprises désignées) de chaque Partie contractante a (ont) en outre la même possibilité de vendre tout titre de transport et de faire de la publicité et de promouvoir les ventes sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 15

STATISTIQUES

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande, tous états statistiques périodiques ou autres.

2. Ces états statistiques contiennent toutes les informations nécessaires pour permettre de déterminer le volume du trafic transporté par l'entreprise désignée (les entreprises désignées) dans l'exploitation des services agréés, ainsi que l'origine et la destination de ce trafic.

Article 16

CONSULTATIONS ET AMENDEMENTS

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes tiennent des consultations, afin d'assurer la bonne application et le respect des dispositions du présent Accord.

2. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime souhaitable d'amender une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander que des consultations aient lieu avec l'autre Partie contractante. De telles consultations (qui peuvent être préparées par des discussions entre les autorités aéronautiques) débutent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande, à moins que les deux Parties contractantes ne conviennent de prolonger ce délai. Les amendements ainsi convenus sont approuvés par chacune des Parties contractantes conformément à ses procédures constitutionnelles.

3. Tout amendement à l'Annexe est convenu entre les autorités compétentes des Parties contractantes.

Article 17

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre leur différend pour décision à une personne ou un organisme de leur choix. Si elles ne parviennent pas à un accord à cet effet, le différend est soumis pour décision, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à un tribunal composé de trois arbitres, dont un désigné par chacune des Parties contractantes, et le troisième par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes désigne son arbitre dans un délai maximum de soixante (60) jours à compter de la date de réception par l'une des Parties contractantes d'une notification écrite de l'autre Partie demandant que le différend soit soumis à l'arbitrage, et le tiers arbitre est désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans le délai indiqué, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, il peut être demandé par l'une ou l'autre des Parties contractantes au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon le cas. En tout état de cause, le troisième arbitre est ressortissant d'un Etat tiers et assure la présidence du tribunal arbitral.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes néglige de se conformer à une décision rendue aux termes du paragraphe 2 du présent article, l'autre Partie contractante peut, tant que dure cette situation, limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut.

5. Chacune des Parties contractantes supporte les frais et la rémunération de son arbitre. Les honoraires du tiers arbitre et les frais exposés pour lui, ainsi que les frais résultant des procédures d'arbitrages, sont partagés par moitié entre les Parties contractantes.

Article 18

DÉNONCIATION

1. Chacune des Parties contractantes peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord; cette notification est communiquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. En pareil cas, l'Accord prend fin douze (12) mois après réception de ladite notification de l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée par accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19

ENREGISTREMENT

Le présent Accord et tous ses amendements éventuels seront enregistrés auprès du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois suivant la date à laquelle les deux Parties contractantes se seront notifiées par écrit que les formalités nécessaires à son entrée en vigueur ont été accomplies.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, à ce dûment habilités par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Vienne, le 4 novembre 1994, en langues allemande, portugaise, chinoise et anglaise, les quatre textes faisant également foi.

En cas de différend, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement
fédéral de l'Autriche :

ALOIS MOCK

Pour le Gouvernement
de Macau :

VASCO ROCHA VIEIRA

ANNEXE

A. La (les) entreprise(s) désignée(s) par le gouvernement de Macau est (sont) autorisée(s) à exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens entre Macau et divers points en Autriche; elles peuvent desservir des points intermédiaires et des points situés au-delà sans exercer de droits de trafic de cinquième liberté.

B. La (les) entreprise(s) désignée(s) par le gouvernement fédéral d'Autriche est (sont) autorisée(s) à exploiter des services aériens réguliers dans les deux sens entre divers points en Autriche et Macau; elles peuvent desservir des points intermédiaires et des points situés au-delà sans exercer de droits de trafic de cinquième liberté.

Aucun point situé à Hong Kong, Taïwan et en République populaire de Chine ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point situé au delà.

C. L'exercice éventuel des droits de cinquième liberté peut être autorisé par accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.
