

No. 34471

DENMARK

and

MACAU

**(UNDER AN ENTRUSTMENT OF AUTHORITY
FROM THE GOVERNMENT OF PORTUGAL
AND WITH THE CONSENT
OF THE GOVERNMENT
OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA)**

**Air Services Agreement (with annex and exchange of letters).
Signed at Oslo on 12 December 1996**

Authentic text: English.

Registered by Denmark on 20 March 1998.

DANEMARK

et

MACAO

**(EN VERTU D'UNE DÉLÉGATION
DE POUVOIRS DE LA PART
DU GOUVERNEMENT DU PORTUGAL
ET AVEC L'ACCORD DU GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE)**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe et échange de
lettres). Signé à Oslo le 12 décembre 1996**

Texte authentique : anglais.

Enregistré par le Danemark le 20 mars 1998.

**AIR SERVICES AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF
THE KINGDOM OF DENMARK AND THE GOVERNMENT OF
MACAU, THE LATTER BEING DULY AUTHORIZED BY THE
COMPETENT SOVEREIGN INSTITUTION OF THE PORTU-
GUESE REPUBLIC AND WITH THE CONSENT OF THE GOV-
ERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA**

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing scheduled air services between and beyond their respective areas;

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purpose of this Agreement:

- (a) The term »area« in relation to Macau includes the Macau Peninsula and the Taipa and Coloane Islands and in relation to Denmark 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
- (b) the term »aeronautical authorities« means, in the case of the Kingdom of Denmark, the Ministry of Transport; and in the case of Macau, the Civil Aviation Authority; or in both cases any person or body authorized to perform the functions presently exercised by the abovementioned authorities;
- (c) the term »designated airline« means an airline which has been designated in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (d) the terms »air service«, »international air service«, »airline« and »stop for non-traffic purposes« have the meaning laid down in Article 96 of the Convention referred to in Article 2;
- (e) »Agreement« means this Agreement, the Annex attached thereto, and any amendments thereto;
- (f) »Annex« means the Annexes to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 18 of this Agreement. The Annexes form an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annexes except otherwise provided;
- (g) the term »tariff« means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and freight, and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the carrier in connection with the air transportation, and including remuneration and conditions offered to agencies, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;
- (h) the term »user charges« means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crew, passengers and cargo.

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 the seventh day of December 1944, including the relevant Annexes and any relevant amendments to the Convention or to its relevant Annexes, insofar as these provisions are applicable to international air services.

¹ Came into force on 12 December 1996 by signature, in accordance with article 22.

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 for the conduct of international air services by the airlines designated by the other Contracting Party:

- (a) to fly without landing across its area,
- (b) to make stops in the said area for non-traffic purposes,
- (c) to make stops in the said area at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking up and discharging on international traffic passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the area of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the area of that Contracting Party.

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 4 of this Agreement shall also enjoy the rights specified in paragraph 1 (a) and (b) of this Article.

Article 4 *Designation of Airline*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

2. On receipt of such designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the designated airlines the appropriate operating authorizations.

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

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authoriza-

tion referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3, in any case where it is not satisfied that the airline is incorporated and has its principal place of business in the said area.

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

Article 5 *Revocation, Suspension and Imposition of Conditions*

1. Each Contracting Party shall have the right to withhold or revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise of these rights:

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

2. Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization mentioned in paragraph 1 of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws and regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

In this case consultations shall be held within thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

Article 6 *Utilization of Airports and Facilities*

1. A Contracting Party shall not impose on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on their own airlines operating between the areas of the Contracting Parties.

Any air navigation facility charge imposed on international traffic performed by airlines licensed by one of the Contracting Parties, shall be reasonably related to the cost of service rendered to the airline concerned, and the Contracting Parties will act in conformity with the relevant guidelines issued by the International Civil Aviation Organization (ICAO).

2. When operating the agreed services, the same uniform conditions shall apply to the use by the airlines of both Contracting Parties of airports as well as of all other facilities under their control.

3. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in such charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning such charges.

Article 7

Customs Duties

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be relieved 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. With the exception of charges based on the cost of the service provided, the following items shall also be relieved from the duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article:

- (a) aircraft stores, introduced into or supplied in the area of a Contracting Party, and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;
- (b) spare parts, including engines introduced into the area of a Contracting Party for the

maintenance or repair of aircraft used in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party; and

- (c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the area of a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the area of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

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

Article 8

Storage of Airborne Equipment and Supplies

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 area. 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.

Article 9

Entry Clearance Regulations

1. Passengers in transit across the area of either Contracting Party shall be subject to no more than a very simplified customs and immigration control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

2. The laws and regulations of one Contracting Party regarding entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quaran-

tine shall be complied with by the designated airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of their crew, passengers, cargo and mail, upon transit of, admission to, departure from and while within the area of such a Contracting Party.

Article 10

Capacity Provisions

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to operate air services on any route specified in the Annex to this Agreement.

2. In the operation of the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement the designated airlines of either Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airlines operate.

3. The agreed services provided by a designated airline shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail and freight, coming from or destined for the area of the Contracting Party designating the airline.

Article 11

Exchange of Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall, on request, provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party such periodic or other statements of statistics, as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party.

Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the airlines on the agreed services.

Article 12

Tariffs

1. The tariffs to be applied by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the area of the other Contracting Party shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, the interests of users, rea-

sonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariffs, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariffs, or because no other designated airline is operating on the same route.

3. Any tariff proposed by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the area of the other Contracting Party shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline seeking approval of the tariff in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in Article 1 (g). It shall be filed not less than 60 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

4. Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph 3 of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

5. If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph 4 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from

the date the other Contracting Party receives such request in writing.

6. In approving tariffs, the aeronautical authorities of a Contracting Party may attach to their approval such terminal dates as they consider appropriate. Where a tariff has a terminal date, it shall remain in force until the due terminal date, unless withdrawn by the airline or airlines concerned with the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, or unless a replacement tariff is filed and approved prior to the terminal date.

When a tariff has been approved without a terminal date and where no new tariff has been filed and approved, this tariff shall remain in force until the aeronautical authorities of either Contracting Party give notice terminating its approval. Such notice shall be given at least 90 days before the intended terminal date of the tariff. The aeronautical authorities of the other Contracting Party may, within 30 days of receipt of the said notice, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties for the purpose of jointly determining a replacement tariff. Such consultations shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

7. If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph 4 of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine a tariff in accordance with paragraphs 5 and 6 of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

8. The designated airlines of the Contracting Parties shall be allowed to match (i.e. price level, conditions and expiry date) any tariff duly approved and applied by a designated airline of one of the Contracting Parties for travel between the same city-pair(s) on a route between the Contracting Parties.

Article 13

Transfer of Earnings

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its area on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for

conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 14

Airline Representation

1. Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party, on the basis of reciprocity, the right to maintain in its area their representatives including office, administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airlines concerned according to the laws and regulations of the Contracting Party in whose area the representatives are being maintained.

2. The designated airlines of both Contracting Parties shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The Contracting Parties shall not restrict the right of the designated airlines of each Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such transportation in local or in any freely convertible currency.

Article 15

Approval of Flight Schedules

1. The airlines designated by one Contracting Party shall submit their traffic programme for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least forty-five (45) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used.

2. Any alteration made in an approved air traffic programme at a later date shall also be submitted for approval.

Article 16

Aviation Security

1. Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the »Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Air-

craft», 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, 1970,² the »Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation«, signed at Montreal on 23 September, 1971.³

2. Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party 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 applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December, 1944.

Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article 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, mail and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropri-

ate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 17

Consultations

Either Contracting Party may at any time request consultation on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with the Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of sixty (60) days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 18

Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities, and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties. Any modifications so agreed shall come into force when approved in accordance with the necessary requirements of both Contracting Parties and as confirmed in writing.

2. Modifications to the Annexes to this Agreement may be made by direct Agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Article 19

Settlement of Disputes

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

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).

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a written notice 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 all cases, the third arbitrator shall be a national of a state which can be regarded as neutral in relation to the dispute and shall act as president of the tribunal, and shall determine the place, where the arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most Senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.

3. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

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

5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights

or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airlines in default.

Article 20

Registration

This Agreement and its Annex and any subsequent amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 21

Termination

This agreement remains in force for an unlimited period of time.

Either Contracting Party may, however, at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. 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 acknowledgement 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 22

Entry into Force

This Agreement will enter into force from the date of signature.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done at Oslo on 12 December 1996 in duplicate in the English language.

For the Government
of the Kingdom of Denmark:

IB. R. ANDREASEN
Ambassador

For the Government
of Macau:

VASCO ROEHA VIEIRA
Governor

ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT
OF THE KINGDOM OF DENMARK AND THE GOVERNMENT OF MACAU

Section 1

Routes which may be operated by the designated airline(s) of Denmark in both directions:

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

However, this does not include the right to provide air services between Macau and Hong Kong, points in Taiwan and the inland of China.

Section 2

Routes which may be operated by the designated airline(s) of Macau in both directions:

From Macau via intermediate points to points in Denmark and points beyond.*)

*) No points in Sweden or Norway may be provided with air services as intermediate points or points beyond.

Section 3

The designated airlines of both Contracting Parties may on any or all flights omit calling at any of the intermediate and/or beyond points referred to above, provided that these flights originate or end in the area of the Contracting Party which has designated the airline concerned.

Section 4

Intermediate and beyond points including the exercise of fifth freedom traffic rights will be jointly decided by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

EXCHANGE OF LETTERS

I

Oslo, 12 December 1997

Your Excellency,

With reference to the Air Services Agreement signed today between the Government of the Kingdom of Denmark and the Government of Macau, I have the honour to notify you that, in accordance with Article 4 of the Agreement, the Danish Government designates Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) to operate the routes specified in the Annex attached to the Agreement.

In this connection I have the honour to confirm, on behalf of my Government, the following understanding:

1. Notwithstanding the provisions of Articles 4 and 5 of the Agreement, Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) co-operating with Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL) and AB Aerotransport (ABA) under the style of Scandinavian Airlines System (SAS), may operate services under the Agreement with aircraft, crew and equipment of either or both of the other two airlines. While services are operated under

the style of SAS, services may not be operated by DDL as an individual company.

2. Insofar as Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) employs aircraft, crew and equipment of the other airlines participating in the Scandinavian Airlines System (SAS), the provisions of the Agreement will apply to such aircraft, crew and equipment as though they were the aircraft, crew and equipment of Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) and the competent Danish authorities and Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) will accept full responsibility under the Agreement therefor.

If the Government of Macau accepts these arrangements, I have the honour to suggest that this letter and your Excellency's reply in the same sense should be regarded as placing on record the understanding of our two Governments on this matter.

Please accept, Your Excellency, the assurances of my highest consideration.

IB. R. ANDREASEN
Ambassador

His Excellency
Mr. Vasco Roeha Vieira
Governor of Macau

II

Oslo, 12 December 1997

Your Excellency,

I have the honour to inform you that the arrangements set forth in your letter are acceptable to the Government of Macau, and to confirm that your letter and my reply will be re-

garded as placing on record the understanding of our two Governments on this matter.

Please accept, Your Excellency, the assurances of my highest consideration.

VASCO ROEHA VIEIRA
Governor

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU DANEMARK ET LE GOUVERNEMENT DE MACAO, CE DERNIER ÉTANT DÛMENT AUTORISÉ PAR L'INSTITUTION SOUVERAINE COMPÉTENTE DE LA RÉPUBLIQUE DU PORTUGAL AVEC LE CONSENTEMENT DU GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE

Le Gouvernement du Royaume du Danemark et le Gouvernement de Macao,
Désireux de conclure un Accord en vue d'établir et d'exploiter des services aériens entre leurs territoires respectifs,
Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord,

a) Le terme « territoire » s'entend, en ce qui concerne Macao, de la péninsule de Macao et des îles de Taipa et Coloane, et en ce qui concerne le Danemark, il a la signification donnée au terme « territoire » dans l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944²;

b) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, en ce qui concerne le Royaume du Danemark, du Ministère des transports, et en ce qui concerne Macao, de l'Autorité de l'aviation civile, ou dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilités à remplir les fonctions actuellement exercée par les autorités susmentionnées;

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

d) Les expressions « services aériens », « services aériens internationaux », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont la signification donnée dans l'article 96 de la Convention mentionnée à l'article 2;

e) Le terme « accord » s'entend du présent Accord, de son annexe et de tout amendement y relatif;

f) Le terme « annexe » s'entend de l'annexe au présent Accord ou telle qu'elle peut être modifiée conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 18 du présent Accord. L'annexe fait partie intégrante du présent Accord et, sauf indication contraire, toute référence à l'Accord vise également l'annexe;

¹ Entré en vigueur le 12 décembre 1996 par la signature, conformément à l'article 22.

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.

g) Le terme « tarif » s'entend du prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises et des conditions d'application de ce prix, y compris les prix et les conditions pour d'autres services effectués par le transporteur dans le cas du transport aérien et y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences, à l'exclusion de la rémunération ou des conditions du transport de courrier;

h) L'expression « redevances d'usage » s'entend des redevances autorisées ou fixées par les autorités compétentes à une entreprise de transport aérien pour l'utilisation par ses aéronefs, ses équipages, ses passagers et sa cargaison, des biens ou installations d'un aéroport ou des facilités de navigation aérienne, y compris des services et installations connexes.

Article 2

DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DE CHICAGO APPLICABLES AUX SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

Dans l'application du présent Accord, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les annexes pertinentes et tout amendement pertinent à la Convention ou à ses annexes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3

DROITS DE CIRCULATION

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante :

- a) Survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) Faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c) Y faire escale aux points indiqués dans l'annexe au présent Accord en vue de débarquer ou d'embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou ensemble.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante autres que celles désignées à l'article 4 du présent Accord jouissent également des droits spécifiés aux paragraphes 1, a et b du présent article.

Article 4

DÉSIGNATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui seront chargées

d'assurer les services convenus sur les routes spécifiées, ainsi que de retirer ces désignations.

2. Au reçu de la désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise de transport aérien désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle peut estimer nécessaires pour l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés à l'article 2, chaque fois qu'elle n'est pas certaine que ladite entreprise de transport aérien constitue une société qui a son siège dans ledit territoire.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut exploiter les services convenus, à condition qu'elle se conforme à toutes les dispositions applicables du présent article, y compris celles qui concernent les tarifs.

Article 5

ANNULATION OU SUSPENSION DES AUTORISATIONS ET IMPOSITION DE CONDITIONS Y RELATIVES

1. Chaque Partie contractante a le droit de suspendre ou de révoquer une autorisation d'exploitation, de révoquer l'exercice des droits énumérés à l'article 3 du présent Accord par une entreprise de transport désignée par l'autre Partie contractante, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires :

a) Dans tous les cas où elle n'a pas la certitude que l'entreprise de transport aérien est constituée en société et qu'elle a son siège dans ledit territoire;

b) Si cette entreprise de transport aérien ne respecte pas les lois et règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits; ou

c) Dans le cas où une entreprise de transport aérien néglige de toute autre manière de conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. A moins qu'une mesure de retrait ou de suspension de l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 1 du présent article ou d'imposition de conditions ne soit impérative pour empêcher que les lois et règlements continuent d'être enfreints, il n'est fait usage de cette faculté qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Dans ce cas, les consultations commencent dans les trente (30) jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit une demande écrite en ce sens.

Article 6

UTILISATION DES AÉROPORTS ET DES INSTALLATIONS

1. Une Partie contractante n'impose pas aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles qu'elle impose à ses propres entreprises de transport aérien fonctionnant entre les territoires des Parties contractantes. Toute redevance imposée sur le trafic aérien international réalisé par les entreprises de transport aérien autorisées d'une des Parties contractantes est liée de façon raisonnable au coût du service rendu à l'entreprise de transport aérien concernée et perçue conformément aux directives pertinentes publiées par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

2. En ce qui concerne les services convenus, les mêmes conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les entreprises de transport aérien des deux Parties contractantes, des aéroports ainsi que de toutes les autres installations qui relèvent de leur autorité.

3. Chaque Partie contractante encourage la tenue de consultations sur les redevances d'usage entre ses autorités compétentes et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations fournies par les autorités qui imposent ces redevances, par l'intermédiaire, le cas échéant, des organisations représentant ces entreprises. Un délai raisonnable accompagnera la notification de tout changement proposé dans le montant des redevances afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur point de vue avant que lesdits changements prennent effet. Par ailleurs, chaque Partie contractante autorise ses autorités compétentes et les utilisateurs à échanger les renseignements appropriés sur ces redevances.

Article 7

DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante, de même que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord sont exempts de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits équipements, carburants, lubrifiants et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également exemptés des droits, frais et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

a) Les provisions de bord introduites ou embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes et, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs qui quittent le territoire en question et qui sont exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la remise en état

d'aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante; et

c) Les carburants, lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3. Il peut être exigé que les équipements et les approvisionnements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliquent également au cas où les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes ont conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite entreprise (ou lesdites entreprises) de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

Article 8

STOCKAGE DE L'ÉQUIPEMENT DE BORD ET DES PROVISIONS

L'équipement normal de bord, de même que les articles et provisions demeurant à bord des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'on en dispose de quelque autre façon, conformément aux règlements douaniers.

Article 9

FORMALITÉS D'ADMISSION

1. Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne sont soumis qu'à des formalités de douane et de contrôle d'immigration simplifiées. Les bagages et les marchandises en transit direct sont exemptés de droits de douane et autres taxes similaires.

2. Les lois et règlements d'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée, au passage en douane, au transit, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine s'appliquent à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, à leurs équipages, leurs passagers, leurs marchandises et au courrier, qu'il s'agisse du transit, de l'entrée dans le pays ou du départ de ce dernier et pendant le séjour sur le territoire de ladite Partie contractante.

Article 10

DISPOSITIONS RELATIVES À LA CAPACITÉ

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord.

2. L'entreprise de transport aérien désignée par l'une ou l'autre des Parties contractantes doit, en exploitant les services convenus sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord, prendre en considération les intérêts de l'entreprise (ou des entreprises) de transport aérien désignée(s) par l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services aériens assurés par cette dernière (ou ces dernières).

3. Les services convenus assurés par une entreprise de transport aérien désignée ont toujours pour but essentiel de fournir une capacité adaptée aux besoins actuels et prévisibles en ce qui concerne le transport des passagers, du courrier et du fret, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

Article 11

ECHANGE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes fournissent aux autorités de l'autre Partie contractante, sur leur demande, les relevés statistiques, périodiques ou autres, dont celles-ci pourraient avoir besoin pour examiner la capacité offerte pour les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée de la première Partie contractante. Ces relevés contiennent toutes les informations nécessaires pour déterminer le volume du trafic assuré par l'entreprise (ou les entreprises) en ce qui concerne les services convenus.

Article 12

TARIFS

1. Les tarifs à appliquer par l'entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents et notamment des frais d'exploitation, des intérêts des utilisateurs, de la réalisation d'un bénéfice raisonnable et des tarifs pratiqués par les autres entreprises de transport aérien exploitant la même route, en tout ou en partie.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article peuvent être fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes qui demandent l'approbation des tarifs et qui peuvent consulter d'autres entreprises de transport aérien exploitant la même route, en tout ou en partie. Toutefois, il n'est pas interdit à une entreprise de transport aérien désignée de proposer des tarifs, ni les autorités aéronautiques des Parties contractantes d'approuver lesdits tarifs, même si ladite entreprise n'a pas obtenu l'accord des autres entre-

prises de transport aérien désignées concernant ces tarifs ou si aucune autre entreprise de transport aérien désignée n'exploite la même route.

3. Les tarifs proposés par une entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante pour le transport vers une région de l'autre Partie contractante ou en provenance de ladite région sont déposés auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par l'entreprise de transport aérien demandant l'approbation des tarifs sous une forme permettant aux autorités aéronautiques de demander séparément les précisions visées à l'article 1, *g*. Les tarifs sont déposés soixante (60) jours au moins (ou dans un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date proposée de leur entrée en vigueur. Les tarifs proposés sont considérés comme ayant été déposés auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle ils sont reçus par lesdites autorités.

4. Tout tarif proposé peut être approuvé à tout moment par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à condition qu'il ait été déposé conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, et il est considéré comme approuvé par les autorités aéronautiques de cette Partie contractante si lesdites autorités n'ont pas signifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur désaccord concernant le tarif proposé dans les 30 jours à compter de la date du dépôt (ou dans un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes).

5. Si une notification de désaccord est donnée conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes fixent le tarif d'un commun accord. A cette fin, une Partie contractante peut, dans les 30 jours suivant la notification de désaccord, demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes qui seront tenues dans les 30 jours à compter de la réception de la demande par écrit.

6. En approuvant les tarifs, les autorités d'une Partie contractante peuvent toutefois assortir leur approbation de dates d'expiration qu'elles considèrent appropriées. Lorsqu'un tarif est accompagné d'une date d'expiration, il reste en vigueur jusqu'à la date fixée, à moins qu'il ne soit retiré par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien concernées ou à moins qu'un tarif de remplacement n'ait été déposé et approuvé avant la date d'expiration.

Lorsqu'un tarif a été approuvé sans date d'expiration ou qu'un nouveau tarif n'a pas été déposé et approuvé, ledit tarif reste en vigueur jusqu'au moment où les autorités aéronautiques de la Partie contractante concernée notifient à l'entreprise de transport aérien intéressée l'expiration de ce tarif. Une telle notification doit être donnée quatre-vingt-dix (90) jours au moins avant la date d'expiration prévue du tarif. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander, dans les 30 jours suivant la réception de la notification, des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes afin de fixer d'un commun accord un tarif de remplacement. Ces consultations seront tenues dans les 30 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante a reçu la demande par écrit.

7. Si un tarif a été désapprouvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article et si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'ont pu fixer d'un com-

mun accord un tarif en vertu des paragraphes 5 et 6 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 19 du présent Accord.

8. Les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes sont autorisées à faire des offres plus intéressantes (pour ce qui est des prix, des conditions et des dates d'expiration) que tout tarif dûment approuvé et appliqué par une entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes pour des trajets entre les deux mêmes villes d'une route entre les Parties contractantes.

Article 13

TRANSFERT DES RECETTES

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de convertir et de transférer dans son pays, sur demande, les recettes locales en excédent des dépenses effectuées localement. La conversion et le transfert sont autorisés sans restriction au taux de change applicable aux transactions courantes en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert et ne sont soumis à aucun frais excepté ceux qui sont normalement prélevés par les banques pour les opérations de conversion et de transfert.

Article 14

REPRÉSENTATION DE L'ENTREPRISE DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chacune des Parties contractantes accorde, sur la base de la réciprocité, à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante le droit d'avoir sur son territoire les bureaux et les personnels administratif, commercial et technique nécessaires pour les besoins de l'entreprise de transport aérien désignée.

2. Les entreprises de transport aérien désignées par les Parties contractantes ont le droit de vendre sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement ou par l'entremise d'agences, des prestations de transport aérien. Les Parties contractantes ne restreignent pas le droit des entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante de vendre ni le droit de toute personne d'acheter ces prestations en monnaie locale ou en devises librement convertibles.

Article 15

APPROBATION DES PROGRAMMES DE VOLS

1. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) par une Partie contractante soumet(tent) pour approbation les programmes de vols aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante quarante-cinq (45) jours au moins avant leur entrée en vigueur. Ces programmes indiquent en particulier les horaires des vols, la fréquence des services et les types d'aéronefs utilisés.

2. Toutes modifications apportées ultérieurement à des programmes de vols déjà approuvés sont également soumises à approbation.

Article 16

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Chaque Partie contractante réaffirme que son obligation, à l'égard de l'autre Partie, de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. En particulier, elle s'acquitte des obligations en matière de sécurité de la navigation aérienne qui lui incombent en vertu de la Convention relative aux infractions et à certains autres 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 la capture illicite d'aéronefs civils et autres actes dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs équipages et passagers, des aéroports et installations de navigation ainsi que toute autre menace à la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne applicables fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chaque Partie contractante exige des exploitants d'aéronefs de son pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur son territoire et des exploitants d'aéroports situés sur son territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante convient que les exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 du présent article qui sont exigées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur ledit territoire de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire pour protéger les aéronefs, inspecter les passagers et leurs bagages à main, les équipages, les marchandises, les bagages de soute, le courrier et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie pour que des mesures spéciales de sécurité soient prises en vue de faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident ou que plane la menace de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ses aéronefs, de ses passagers ou de son équipage ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risque pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

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

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

Article 17

CONSULTATIONS

Chaque Partie contractante peut à tout moment demander des consultations sur l'interprétation ou l'application du présent Accord ou sur le respect de ses dispositions. Ces consultations qui sont tenues au niveau des autorités aéronautiques commencent dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit la demande écrite, à moins que les deux Parties contractantes n'en conviennent autrement.

Article 18

AMENDEMENTS

1. Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier les dispositions du présent Accord, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations qui pourront se dérouler au niveau des autorités aéronautiques, soit par voie de discussions orales, soit par correspondance, débutent dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les deux Parties contractantes n'en conviennent autrement. Toute modification ayant fait l'objet d'un accord entre en vigueur après son approbation, conformément aux formalités constitutionnelles des deux Parties contractantes et après confirmation par un échange de notes diplomatiques.

2. Des modifications à l'annexe au présent Accord peuvent être apportées après entente directe entre les autorités aéronautiques compétentes des Parties contractantes.

Article 19

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à régler le différend par voie de négociation, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'un arbitre, ou bien le différend peut être, à la demande de l'une d'elles, soumis à la décision d'un tribunal composé des trois arbitres, chacune des Parties en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chaque Partie contractante nomme son arbitre dans les soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'une d'elles a reçu de l'autre une note diplomatique demandant l'arbitrage du différend par un tribunal ainsi constitué; le troisième arbitre est désigné dans un nouveau délai de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, chacune des Parties contractantes peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon les besoins. Dans tous les cas, le troisième arbitre est ressortissant d'un Etat considéré comme neutre en ce qui concerne le différend, fait fonction de président du tribunal et détermine le lieu où l'arbitrage se déroulera. Si le Président

considère qu'il est un ressortissant d'un Etat qui ne peut être considéré comme neutre en ce qui concerne le différend, le Vice-Président le plus ancien, qui n'est pas disqualifié pour cette raison, procède à la nomination. Le tribunal arbitral rend sa sentence à la majorité des voix.

3. Les dépenses du tribunal sont partagées à égalité entre les Parties contractantes.

4. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toutes les décisions rendues en application du paragraphe 2 du présent article.

5. Si l'une ou l'autre Partie contractante ne se conforme pas à une décision prise conformément au paragraphe 2 du présent article, et aussi longtemps que dure cet état de choses, l'autre Partie contractante peut limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise (ou aux entreprises) de transport aérien désignée(s) en défaut.

Article 20

ENREGISTREMENT

Le présent Accord et son annexe, ainsi que toutes modifications dont ils feront ultérieurement l'objet, sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21

DÉNONCIATION

Le présent Accord demeure en vigueur pour une période illimitée.

Toutefois chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie sa décision de mettre fin au présent Accord. Ladite notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'Accord expire douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification d'expiration ne soit retirée par accord avant l'expiration de ladite période. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entre en vigueur à la date de sa signature.

EN FOI DE QUOI les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT à Oslo le 12 décembre 1996 en double exemplaire en langue anglaise.

Pour le Gouvernement
du Royaume du Danemark :

L'Ambassadeur,

IB. R. ANDREASEN

Pour le Gouvernement
de Macao :

Le Gouverneur,

VASCO ROCHA VIEIRA

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU DANEMARK ET LE GOUVERNEMENT DE MACAO

Chapitre 1

Les routes qui peuvent être exploitées par l'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) par le Danemark dans les deux directions :

A partir de points au Danemark en passant par des points intermédiaires jusqu'à Macao et au-delà.

Toutefois, mais ceci n'inclut pas le droit de fournir des services de transport aérien entre Macao et Hong Kong, des points à Taiwan et le territoire chinois.

Chapitre 2

Les routes qui peuvent être exploitées par l'entreprise (ou les entreprises) désignée(s) par Macao dans les deux directions :

A partir de Macao en passant par des points intermédiaires jusqu'au Danemark et au-delà*.

Chapitre 3

Les entreprises de transport aérien désignées par les deux Parties contractantes peuvent, lors de tout vol, ne pas s'arrêter aux points intermédiaires ou au-delà des points susmentionnés, à condition que ces vols proviennent du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien en question ou qu'ils s'y terminent.

Chapitre 4

Les points intermédiaires et au-delà, ainsi que l'exercice des droits de circulation, feront l'objet d'un accord commun entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

* Aucun point en Suède ou en Norvège ne peut être considéré comme point intermédiaire ou au-delà.

ÉCHANGE DE LETTRES

I

Oslo, le 12 décembre 1997

Excellence,

S'agissant de l'Accord relatif aux services aériens signé aujourd'hui entre le Gouvernement du Royaume du Danemark et le Gouvernement de Macao, j'ai l'honneur de vous faire savoir que, conformément à l'article 4 de l'Accord, le Gouvernement danois désigne Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) qui exploitera les routes spécifiées dans l'annexe à l'Accord.

A cette occasion, j'ai l'honneur de confirmer au nom de mon gouvernement l'interprétation suivante :

1. Nonobstant les dispositions des articles 4 et 5 de l'Accord, Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL), en coopération avec Det Norske Luftfartselskab A/S (DNL) et AB Aérotransport (ABA) relevant de Scandinavian Airlines System (SAS), est autorisé à exploiter des services, en vertu de l'Accord, avec des aéronefs, l'équipage et l'équipement de l'une ou l'autre de ces deux entreprises de transport aérien. Lorsque les services sont assurés par SAS, ils ne peuvent être exploités par DDL en tant qu'entreprise individuelle.

2. Dans la mesure où Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) utilise les aéronefs, l'équipage et l'équipement des autres entreprises de transport aérien membres de Scandinavian Airlines System (SAS), les dispositions du présent Accord s'appliquent auxdits aéronefs, équipages et équipements comme s'ils appartenaient à Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL), et les autorités danoises compétentes et Det Danske Luftfartselskab A/S (DDL) assument pleinement les responsabilités qui leur incombent en vertu du présent Accord.

Si le Gouvernement de Macao accepte ces modalités, j'ai l'honneur de suggérer que la présente lettre et la réponse de Votre Excellence en ce sens soient considérées comme un accord entre nos deux gouvernements en la matière.

Veuillez agréer, Excellence, les assurances de ma très haute considération.

L'Ambassadeur,
IB. R. ANDREASEN

Son Excellence
Monsieur Vasco Rocha Vieira
Gouverneur de Macao

II

Oslo, le 12 décembre 1997

Excellence,

J'ai l'honneur de vous informer que les modalités énoncées dans votre lettre sont acceptables pour le Gouvernement de Macao et de confirmer que votre lettre et ma réponse sont considérées comme constituant un accord entre nos deux gouvernements en la matière.

Veuillez accepter, Excellence, les assurances de ma très haute considération.

Le Gouverneur,
VASCO ROCHA VIEIRA
