

No. 36829

**Australia
and
Macau (under an entrustment of authority from the
Government of Portugal)**

**Agreement between the Government of Australia and the Government of Macau
concerning air services (with annex). Canberra, 24 August 1999**

Entry into force: 12 November 1999 by notification, in accordance with article 22

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Australia, 27 July 2000*

**Australie
et
Macao (eu vertu d'une délégation de pouvoirs du
Gouvernement portugais)**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de l'Australie et le
Gouvernement de Macao (avec annexe). Cauberra, 24 août 1999**

Entrée en vigueur : 12 novembre 1999 par notification, conformément à l'article 22

Texte authentique : *anglais*

Euregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Australie, 27 juillet 2000*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF AUSTRALIA AND THE
GOVERNMENT OF MACAU CONCERNING AIR SERVICES

The Government of Australia and the Government of Macau, duly authorized by the competent sovereign institution of the Portuguese Republic, and with the consent of the Government of the People's Republic of China,

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

(a) The term "aeronautical authorities" means in the case of Macau, the Civil Aviation Authority, and in the case of Australia, the Secretary of the Department of Transport and Regional Services or any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authority;

(b) The terms "air services", "international air services", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 (the Convention);

(c) The term "area" in relation to Macau includes the Macau Peninsula and the Taipa and Coloane Islands and in relation to Australia has the meaning assigned to "Territory" in Article 2 of the Convention;

(d) The term "cargo" includes mail;

(e) The term "designated airline" means an airline or airlines which have been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

(f) The term "ground handling" includes but is not limited to passenger, cargo and baggage handling, and the provision of catering facilities;

(g) The term "laws and regulations" of a Contracting Party means the laws and regulations at any time in force in the area of that Contracting Party;

(h) The term "specified routes" means a route specified in the Annex to this Agreement;

(i) The term "tariffs" means the prices which the designated airlines charge for the transport of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;

(j) The term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;

(k) The term "user charge" 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 crews, passengers and cargo.

Article 2. Grant of rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airlines to establish and operate international air services on the routes specified in the Annex.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights:

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

(b) the right to make stops in the area of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and

(c) the right to land in the area of the other Contracting Party for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers and cargo while operating an agreed service.

3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2(a) and (b) of this Article.

4. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the privilege of uplifting in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, carried for remuneration or hire and for discharge at another point in the area of that other Contracting Party.

5. At points in the specified routes, each of the designated airlines shall have the right to use all facilities provided by the Contracting Parties on a non-discriminatory basis.

Article 3. Designation and authorization of airlines

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 a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated 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 fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

4. (a) The Government of Macau shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in para-

graph 2 of Article 2 of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Australia.

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

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

Article 4. Application of laws and regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within this area shall be applied to the aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from or while within, the area of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of passengers, crew, cargo or mail on aircraft such as regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine, or in the case of mail, postal laws and regulations, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo or mail of the airline or airlines designated by the other Contracting Party upon entry into, departure from, or while within, the area of the first Contracting Party.

3. In the application to the designated airline or airlines of the other Contracting Party of the laws and regulations referred to in this Article a Contracting Party shall not grant more favorable treatment to its own airline or airlines or to the airlines of any non-contracting party to this Agreement.

Article 5. Revocation or suspension of operating authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in paragraph 2 of Article 2 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 those rights:

(a.a) In the case of the Government of Macau, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Australia;

(a.b) In the case of the Government of Australia, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Macau; or

(b) In the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those rights; or

(c) If that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate revocation or suspension of operating authorization or suspension of the exercise of the rights mentioned in paragraph 1 of this Article or imposition of 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.

Article 6. 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 provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights undertaken pursuant to rights granted under Article 2 (Grant of Rights) paragraph 2, certificates of competency and licences granted to its own nationals in the case of Australia and its own residents in the case of Macau by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Convention, and that difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 7 (Safety), paragraph 2, request consultations in accordance with Article 17 (Consultation) of this Agreement with the aeronautical authorities of the first Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 5 (Revocation or Suspension of Operating Authorization) of this Agreement.

Article 7. Safety

1. Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standard maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airline. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that are at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be notified of such findings and steps considered necessary to conform with these minimum standards. The other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within a reasonable time, and in any case within fifteen (15) days, shall be grounds for the application of paragraph 1 of Article 5 (Revocation or Suspension of Operating Authorization) of this Agreement.

2. When immediate action is essential to the safety of airline operations, a Contracting Party may take action under paragraph 1 of Article 5 (Revocation or Suspension of Operating Authorization) prior to consultations.

3. Any action taken by one Contracting Party in accordance with paragraphs 1 and 2 of this Article shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the safety provisions of this Article.

Article 8. Principles governing operation of agreed services

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

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

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) Traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airlines;

(b) Traffic requirements of the region through which the agreed service passes, after taking into account the other transport services established by the airlines of the States comprising the region; and

(c) The requirements of through airline operation.

4. The capacity which may be provided in accordance with this Article by the designated airlines of each Contracting Party on the agreed services shall be such as is decided between the aeronautical authorities of the Contracting Parties before the commencement by the designated airline concerned of the agreed services and from time to time thereafter.

Article 9. Approval of schedules

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall submit their proposed schedules for the agreed services and any amendments thereto for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties no later than 35 days before their proposed effective date.

2. The designated airlines of the Contracting Parties may operate on an "ad hoc" basis flights supplementary to the agreed services. Applications for the approval of such flights

shall be submitted to the aeronautical authorities of both Contracting Parties no later than 3 working days before the proposed date of operation.

Article 10. Tariffs

1. The tariffs for the transportation of traffic between the areas of the Contracting Parties on the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including the interests of users of air transportation, cost of operation, reasonable profit, and the tariffs of other airlines for any part of the specified routes. The aeronautical authorities of both Contracting Parties will, with a view to preserving and enhancing competition, apply the following provisions for the approval of tariffs to be charged by the designated airlines of either Contracting Party for carriage between a point in the area of one Contracting Party and a point in the area of the other Contracting Party:

(a) any proposed tariff to be charged for carriage between the areas of the Contracting Parties shall be filed by or on behalf of the designated airline concerned with both aeronautical authorities at least thirty (30) days (or such shorter period as both aeronautical authorities may mutually decide) before it is proposed that the tariff will take effect;

(b) subject to the provisions of sub-paragraphs (c) and (d) of this Article, any tariff so filed will be treated as having been approved unless within fifteen (15) days of the tariffs being filed (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may mutually decide), the aeronautical authorities of both Contracting Parties have informed each other in writing that they do not approve the proposed tariff or consultations have been requested pursuant to sub-paragraph (c) below;

(c) if the aeronautical authorities of either Contracting Party consider that a proposed tariff filed with them by a designated airline of the other Contracting Party is or may be excessive; or charging of the proposed tariff might be anti-competitive and cause substantial damage to another airline or other airlines; they may, within fifteen (15) days of the proposed tariff being filed, request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. The consultation, which may be through correspondence, will be completed within thirty (30) days of being requested and the tariff will take effect at the end of that period unless the aeronautical authorities of both Contracting Parties decide otherwise;

(d) in the event that a tariff which has come into effect in accordance with this paragraph is considered by the aeronautical authorities of one Contracting Party to be causing substantial damage to another airline or other airlines on a particular route or routes, those aeronautical authorities may request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party;

(e) any designated airline of either Contracting Party operating direct or indirect air services on giving one (1) day's notice, shall be permitted by the aeronautical authorities of the other Contracting Party to match any tariff already approved between the same city pairs for another designated airline;

(f) a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. A tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

2. Consistent with their route entitlements in the Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to match any publicly available tariff approved for international air carriage between points in the area of the other Contracting Party and point in the area of a non-contracting party on the specified routes.

Article 11. Customs duties

1. Aircraft operated in international air services by the designated airlines of either Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants and lubricating oils (including hydraulic fluid), spare parts including engines, and aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers, in limited quantities, during the flight) which are on board such aircraft shall be relieved by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. Regular equipment, spare parts, supplies of fuels, lubricants and lubricating oils (including hydraulic fluid) and aircraft stores, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline and intended only for use on board such aircraft in the operation of international services shall be relieved by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when these supplies are to be used on any part of a journey performed over the area of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. The items 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. Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels, lubricating oils and lubricants and aircraft stores on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the area of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

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

6. Baggage and cargo in direct transit across the area of the other Contracting Party shall be exempted from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

Article 12. Aviation security

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agree-

ment. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all 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 applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft having 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. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to above. Either Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such differences.

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 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. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the aeronautical authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph 1 of Article 5 (Revocation or Suspension of Operating Authorization) of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take action under paragraph 1 of Article 5 (Revocation or Suspension of Operating Authorization) prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall

be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

Article 13. Provision of statistics

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide or shall cause its designated airlines to provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services, including but not limited to, statements of statistics related to the traffic carried by its designated airlines between points in the area of the other Contracting Party and other points on the specified routes showing the initial origin and final destinations of the traffic.

2. The details of the methods by which such statistics shall be provided shall be jointly decided by the aeronautical authorities and implemented without delay.

Article 14. Commercial opportunities

1. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airlines of the other Contracting Party in the exercise of their rights and entitlements set out in this Agreement, including, but not limited to, restrictions upon the sale of air transportation, the payment for goods, services or transactions, or the repatriation of excess currencies by airlines, and the import, installation and use of computer equipment.

2. To the extent that aeronautical authorities of either Contracting Party believe that their designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices, they shall give notice to this effect to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Consultations, which may be by correspondence, shall be entered into as soon as possible after notice is given unless the first Contracting Party is satisfied that the matter has been resolved in the meantime.

3. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the area of the other Contracting Party for the purposes of provision and sale of air services. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to use for this purpose its own transportation documents.

4. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell air transportation in local or freely convertible currencies, and to convert their funds into any freely convertible currency and to transfer them from the area of the other Contracting Party at will. Subject to the laws and regulations and policy of the other Contracting Party, conversion and transfer of funds obtained in the ordinary course of their operations shall be permitted at the foreign exchange market rates for payment prevailing at the time of submission of the requests for conversion or transfer and shall not be subject to any charges except normal service charges levied for such transactions.

5. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right at their discretion to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the area of the other Contracting Party in local currency, or provided this accords with local currency regulations, in freely convertible currencies.

6. In relation to ground handling, these services shall be made available to designated airlines on the basis of equality with all other airlines.

Article 15. Airline representatives

1. The designated airlines of each Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the area of the other Contracting Party, consistent with such other Contracting Party's immigration laws, regulations and practices, their representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services.

2. These representative and staff requirements shall, at the option of the designated airlines of each Contracting Party, be satisfied by using their own personnel, or by using the services of any other organization, company or airline operating in the area of the other Contracting Party that is authorized to perform such services in the area of that Contracting Party.

3. The representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party, and consistent with such laws, regulations and practices, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorizations, visas or other similar documents to the representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article.

Article 16. User charges

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

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

Article 17. Consultation

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Subject to Articles 5 (Revocation or Suspension of Operating Authorization), 7 (Safety), 10 (Tariffs) and 12 (Aviation Security) such consultations, which may be through

discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise mutually decided.

Article 18. 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, try to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) Within thirty days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within sixty (60) days of the appointment of the second;

(b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within thirty (30) days. 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.

3. Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than thirty (30) days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within thirty (30) days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to give written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

6. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.

7. The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

8. Each Contracting Party shall bear the cost of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any ex-

penses incurred by the President or Vice President of the Council of the International Civil Aviation Organization implementing the procedures in paragraph 2.b of this Article.

Article 19. Amendment

If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment, if agreed between the Contracting Parties, may be applied provisionally from the date on which it is agreed and shall enter into force when confirmed by both Contracting Parties in writing.

Article 20. Termination

1. Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party.

2. In default of acknowledgment of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the date on which ICAO acknowledged receipt thereof.

Article 21. Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 22. Entry into force

This Agreement shall enter into force when the Contracting Parties have notified each other in writing that their respective requirements for the entry into force of this Agreement have been satisfied.

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

DONE in duplicate on this twenty-fourth day of August, 1999, at Canberra in English.

For the Government of Australia:
SENATOR THE HONOURABLE IAN MACDONALD
Minister for Regional Services,
Territories and Local Government

For the Government of Macau:
VASCO ROCHA VIEIRA
Governor

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Route(s) to be operated by the designated airline or airlines of Macau:

FROM	INTERMEDIATE	TO	BEYOND
Macau	Indonesia	Two points in Australia	Two points
	Malaysia		
	Philippines		
	Singapore		
	Vietnam		
	Thailand		

Section 2

Route(s) to be operated by the designated airline or airlines of Australia:

FROM	INTERMEDIATE	TO	BEYOND
Australia	Indonesia	Macau	Four points
	Malaysia		
	Philippines		
	Singapore		
	Vietnam		
	Thailand		

Notes:

1. Hong Kong, points in Taiwan and inland of China may not be served either as intermediate points or beyond points.
2. A designated airline may serve in both directions or omit any of the points on the routes specified in the Annex to this Agreement, provided that the agreed services on these routes begin at a point in the area of the Contracting Party designating the airline.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'AUSTRALIE ET LE GOUVERNEMENT DE MACAO

Le Gouvernement de l'Australie et le Gouvernement de Macao, ce dernier étant dûment autorisé par l'institution souveraine compétente de la République du Portugal, et avec le consentement de la République populaire de Chine,

Désireux de conclure un Accord afin de fournir les bases nécessaires aux services aériens entre Macao et l'Australie,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1. Définitions

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) L'expression "autorités aéronautiques", dans le cas de Macao, désigne l'Autorité de l'aviation civile, et dans le cas de l'Australie, le Ministre des transports et services régionaux ou toute autre personne ou autorité habilitée à assumer les fonctions exercées à l'heure actuelle par l'autorité susmentionnée;

b) Les expressions "services de transport aérien", "services de transport aérien internationaux", "entreprises de transport aérien" et "escale non commerciale" ont les significations respectivement attribuées dans l'Article 96 de la Convention sur l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 (la Convention);

c) Le terme "zone" en ce qui concerne Macao englobe la Péninsule de Macao et les îles de Taipa et Coloane, et dans le cas de l'Australie, a la signification attribuée au terme "Territoire" à l'Article 2 de la Convention;

d) Le terme "frêt" s'applique également au courrier;

e) L'expression "entreprise désignée" désigne une ou plusieurs entreprises désignées et autorisées conformément à l'Article 3 du présent Accord;

f) L'expression "services d'escale" désigne sans s'y limiter les services concernant les passagers, le fret et les bagages de soute et la fourniture de services de restauration;

g) L'expression "lois et règlements" d'une Partie contractante désigne les lois et règlements en vigueur au moment considéré sur le territoire de ladite Partie contractante;

h) L'expression "route spécifiée" désigne une route spécifiée à l'Annexe au présent Accord;

i) Le terme "tarif" désigne le prix à payer aux entreprises désignées pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que les conditions dans lesquelles ce prix s'applique, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions du transport du courrier;

j) L'expression "le présent Accord" désigne également l'Annexe audit Accord et, toute modification à ladite Annexe ou au présent Accord;

k) L'expression "redevances d'usage" désigne les paiements demandés aux entreprises de transport aérien par les autorités compétentes ou que ces dernières permettent de demander auxdites entreprises pour l'utilisation des terrains ou installations d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, y compris les prestations et facilités qui y sont associées, par les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et le fret transportés.

Article 2. Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits spécifiés dans le présent Accord pour permettre à ses entreprises désignées de créer et d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans l'Annexe.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont :

- a) le droit de survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;
- b) le droit de faire sur le territoire de l'autre Partie contractante des escales non commerciales;
- c) le droit d'atterrir sur le territoire de l'autre Partie contractante pour y embarquer ou débarquer en trafic international des passagers et du fret pendant l'exploitation d'un service convenu.

3. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante, autres que celles visées à l'Article 3 du présent Accord, bénéficient également des droits spécifiés au paragraphe 2(a) et (b) du présent Article.

4. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent Article n'est réputée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers ou du fret, pour les transporter conformément à un contrat de louage ou contre rémunération jusqu'à un autre point du territoire de l'autre Partie contractante.

5. Aux points des routes spécifiées, chaque entreprise désignée a le droit d'utiliser toutes les installations fournies par les Parties contractantes, sans discrimination.

Article 3. Désignation et autorisation 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 chargées d'assurer les services convenus sur les routes spécifiées et le droit d'annuler ou de modifier cette désignation.

2. Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article, accorder sans retard les autorisations d'exploitation voulues à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées.

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements qu'elles appliquent elles-mêmes normalement et à juste raison à l'exploitation des services aériens internationaux.

4. a) Le Gouvernement de Macao aura le droit de refuser d'accorder les autorisations visées au paragraphe 2 du présent Article ou d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 2 du présent Article, toutes les fois que ladite Partie n'a pas obtenu la preuve que ladite entreprise a son siège et son lieu d'activité principale en Australie.

b) Le Gouvernement de l'Australie a le droit de refuser l'octroi des autorisations visées au paragraphe 2 du présent Article ou d'imposer à l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 2 du présent Accord les conditions qu'elle jugera nécessaires toutes les fois que ladite Partie n'a pas obtenu la preuve que cette entreprise a son siège et son lieu d'activité principale à Macao.

5. Toute entreprise ainsi désignée et autorisée pourra commencer à exploiter les services convenus à condition qu'elle se conforme aux dispositions pertinentes du présent Accord.

Article 4. Respect des lois et règlements

1. Les lois et règlements de chaque Partie contractante régissant l'entrée sur son territoire ou le départ de son territoire d'aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou à l'exploitation et la navigation de ces aéronefs sur son territoire s'appliqueront aux aéronefs des entreprises désignées par l'autre Partie contractante sans distinction de nationalité, lors de leur entrée et de leur séjour dans le territoire de la première Partie contractante et lors de leur départ dudit territoire.

2. Les lois et règlements de chaque Partie contractante régissant l'entrée sur son territoire ou le départ de son territoire de passagers, équipages, fret ou courrier transportés sur des aéronefs, notamment les règlements ayant trait à l'entrée, le dédouanement, la sécurité aérienne, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine, ou dans le cas du courrier, la législation et la réglementation postales, seront respectés par lesdits passagers, équipages, fret ou courrier de l'entreprise ou des entreprises de transport désignées par l'autre Partie contractante, ou en leur nom, à l'entrée et au séjour sur le territoire de la première Partie contractante et au départ dudit territoire.

3. S'agissant de l'application des lois et règlements visés au présent Article à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, les Parties contractantes n'accorderont pas un traitement plus favorable à leurs propres entreprises de transport aérien ou aux entreprises de transport aérien de tout État n'étant pas partie au présent Accord.

Article 5. Révocation et suspension des permis d'exploitation

1. Chaque Partie contractante aura le droit d'annuler ou de suspendre une autorisation d'exploitation concernant l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 2 du présent Accord par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou de subordonner l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires :

a.a) En ce qui concerne le Gouvernement de Macao, si elle n'a pas l'assurance que l'entreprise de transport aérien a son siège et son lieu d'activité principale en Australie;

a.b) En ce qui concerne le Gouvernement de l'Australie, si elle n'a pas l'assurance que l'entreprise de transport aérien intéressé a son siège et son lieu d'activité principale à Macao; ou

b) Dans le cas où ladite entreprise ne se conforme pas aux lois et règlements de la partie contractante qui accorde ces droits; ou

c) Si l'entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit indispensable d'annuler ou de suspendre immédiatement l'autorisation d'exploitation ou l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent Article ou d'imposer les conditions qui y sont prévues pour empêcher toute autre violation des lois et règlements, lesdits droits ne seront exercés qu'après consultation de l'autre Partie contractante.

Article 6. Reconnaissance des certificats et permis

1. Les certificats de navigabilité, certificats d'aptitude et permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus valables par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus à condition d'avoir été délivrés ou validés conformément aux normes établies par la Convention. Chaque Partie contractante se réserve néanmoins le droit de ne pas reconnaître la validité des certificats d'aptitude et des permis délivrés à ses propres ressortissants dans le cas de l'Australie et à ses résidents dans le cas de Macao par l'autre Partie contractante, pour les vols entrepris conformément aux droits accordés en vertu du paragraphe 2 de l'Article 2 (Octroi de droits).

2. Si les privilèges ou conditions des licences ou certificats délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes permettent une dérogation aux normes établies par la Convention et si cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sans préjudice des droits accordés à la première Partie contractante en vertu du paragraphe 2 de l'Article 7 (Sécurité), peuvent demander des consultations avec les autorités aéronautiques de la première Partie contractante afin de s'assurer que la pratique en question leur est acceptable. À défaut d'une entente satisfaisante, il y a lieu d'appliquer l'Article 5 (Révocation et suspension des permis d'exploitation) du présent Accord.

Article 7. Sécurité

1. Chacune des Parties contractantes peut demander que des consultations aient lieu au sujet des normes de sécurité que l'autre Partie contractante applique aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs ainsi qu'à l'exploitation des entreprises désignées. Si, à la suite de ces consultations, une Partie contractante estime que l'autre Partie n'applique pas et ne fait pas respecter effectivement dans ces domaines les normes des exigences de sécurité au moins égales aux normes minimales pouvant être établies conformément à la Convention, elle le notifie à l'autre Partie contractante en l'informant des mesures qu'elle estime nécessaires pour que ces normes minimales soient respectées. L'autre Partie contractante prend alors des mesures correctrices appropriées. Si elle ne le fait pas dans un délai

raisonnable, et en tout cas dans les quinze (15) jours, les dispositions du paragraphe 1 de l'Article 5 (Révocation et suspension des permis d'exploitation) du présent Accord sont applicables.

2. Si la sécurité de l'exploitation de l'entreprise aérienne exige des mesures immédiates, chaque Partie contractante peut en prendre en application des dispositions du paragraphe 1 de l'Article 5 (Révocation et suspension des permis d'exploitation) du présent Accord.

3. L'application de toute mesure prise par une Partie contractante conformément aux paragraphes 1 et 2 du présent Article cessera dès que l'autre Partie contractante se conforme aux dispositions du présent Article concernant la sécurité.

Article 8. Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes auront des possibilités équitables et égales d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.

2. En exploitant les services convenus, les entreprises désignées de chaque Partie contractante prendront en considération les intérêts des entreprises désignées de l'autre Partie contractante afin de ne pas compromettre indûment les services que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus fournis par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes seront étroitement liés aux besoins du public en matière de transports sur les routes spécifiées et leur principal objectif sera d'offrir une capacité adéquate pour satisfaire les besoins actuels et raisonnablement anticipés en matière de transport de passagers et de fret, y compris le courrier, en provenance et à destination du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et du fret, y compris le courrier, embarqués et débarqués à des points situés sur les routes spécifiées mais non sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivants selon lesquels la capacité doit être proportionnée :

a) Aux besoins du trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné les entreprises;

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par les entreprises, compte tenu des autres services de transport établis par les entreprises de transport aérien des États de la région; et

c) Aux besoins de l'exploitation des services long courrier.

4. La capacité qui peut être offerte en vertu du présent Article par les entreprises désignées de chaque Partie contractante sur les services convenus est celle dont les autorités aéronautiques des Parties contractantes sont convenues avant le commencement de l'exploitation desdits services par lesdites entreprises désignées et de temps à autre par la suite.

Article 9. Approbation des horaires

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes soumettront les horaires proposés par les services convenus et toutes modifications auxdits horaires à

l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, au moins 35 jours avant la date prévue pour leur application.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes peuvent exploiter des vols supplémentaires sur une base "ad hoc". Les demandes d'approbation pour ces vols seront soumises aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au plus tard 3 jours ouvrables avant la date prévue pour lesdits vols supplémentaires.

Article 10. Tarifs

1. Les tarifs relatifs aux transports entre les territoires des Parties contractantes s'agissant des services convenus seront fixés à des niveaux raisonnables, compte tenu de tous les éléments pertinents, notamment l'intérêt des usagers des transports aériens, les frais d'exploitation, une marge de bénéfice raisonnable et les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur tout tronçon des routes spécifiées. Afin de préserver et de stimuler la concurrence, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes appliqueront les dispositions suivantes pour l'approbation des tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes pour le transport entre un point sur le territoire d'une Partie contractante et un point sur le territoire de l'autre Partie contractante :

a) tout tarif proposé pour le transport entre les territoires des Parties contractantes sera déposé par l'entreprise désignée concernée ou en son nom, auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins trente (30) jours (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques des deux Parties y consentent) avant la date à laquelle il est proposé d'appliquer ce tarif;

b) sous réserve des dispositions des alinéas c) et d) du présent Article, tout tarif ainsi déposé est considéré comme agréé à moins que les autorités aéronautiques des deux pays ne s'informent par écrit, dans les quinze (15) jours suivant la date où elles auront reçu la demande (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques des deux pays en conviennent) qu'elles n'acceptent pas le tarif proposé ou que des consultations aient été demandées en application d l'alinéa c) ci-après;

c) si les autorités aéronautiques de l'un ou l'autre pays estiment, soit qu'un tarif qui leur est proposé par une entreprise désignée de l'autre pays est ou peut être excessif, soit que son application risque de constituer un comportement anticoncurrentiel de nature à causer un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien, elles peuvent, dans les quinze (15) jours suivant la réception du tarif proposé, demander à engager des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu par écrit, doivent être menées à leur terme dans les trente (30) jours suivant celui où elles ont été demandées et le tarif prend effet à l'expiration de ce délai, à moins que les autorités des deux pays n'en soient convenues autrement;

d) si un tarif qui est entré en vigueur conformément aux dispositions du présent paragraphe cause, selon les autorités aéronautiques d'une Partie contractante, des dommages substantiels à une autre entreprise ou d'autres entreprises de transport aérien sur une route ou sur des routes particulières, ces autorités aéronautiques peuvent demander des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante;

e) toute entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante qui exploite des services aériens directs ou indirects, avec un préavis d'un jour, est autorisée par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante à égaler tout tarif déjà approuvé entre les mêmes couples de villes pour une autre entreprise désignée;

f) les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à l'établissement de nouveaux tarifs. Ils ne sont pas prorogés en vertu des dispositions du présent paragraphe de plus de douze (12) mois à compter de la date à laquelle ils auraient autrement expiré.

2. Conformément aux attributions de route prévues par le présent Accord, les entreprises désignées de chaque Partie sont autorisées à égaler tout tarif publiquement disponible approuvé pour le transport aérien international entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points situés sur le territoire d'un État tiers sur les routes spécifiées.

Article 11. Droits de douane

1. Les aéronefs exploités sur les services convenus par les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes ainsi que leur équipement normal à bord, les fournitures en carburants, huiles lubrifiantes (y compris les liquides hydrauliques) et lubrifiants, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord (y compris les aliments, les boissons, les alcools, le tabac et d'autres produits destinés à être vendus aux passagers ou à être utilisés par eux, en quantités limitées, pendant le vol) qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, exonérés de droits de douanes, droits d'excise et autres redevances non fondées sur le coût des services fournis à l'arrivée à condition que cet équipement et ces fournitures et provisions demeurent à bord de l'aéronef.

2. L'équipement normal, les pièces détachées, les approvisionnements en carburants, lubrifiants, et les huiles de graissage (y compris les liquides hydrauliques) ainsi que les matériels et vivres de l'aéronef, introduits sur le territoire de l'autre Partie contractante par ladite entreprise désignée ou en son nom, ou embarqués à bord de l'aéronef exploité par ladite entreprise désignée et qui sont exclusivement destinés à être utilisés à bord dudit aéronef pour l'exploitation de services internationaux seront exonérés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, des droits de douane, d'excise et autres redevances non fondées sur le coût des services fournis à l'arrivée, même dans le cas où lesdites fournitures sont destinées à être utilisées sur tout tronçon d'un transport survolant le territoire de la Partie contractante où ils ont été embarqués.

3. Les articles visés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article pourront être placés sous la supervision ou le contrôle des autorités appropriées.

4. L'équipement de bord normal, ainsi que les pièces détachées, les approvisionnements en combustibles, les huiles de graissage et les lubrifiants ainsi que le matériel et les vivres à bord de l'aéronef d'une entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'approbation des autorités douanières de ladite Partie contractante, laquelle peut exiger qu'il soient placés

sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés de toute autre manière conformes à la réglementation douanière.

5. Les exemptions prévues dans le présent Article s'appliquent également lorsqu'une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes a conclu des arrangements avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien 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 cette autre ou ces autres entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante. Les bagages et le fret en transit direct par le territoire de l'autre Partie contractante sont exonérés des droits de douane, excise et redevances de même nature qui ne sont pas fondés sur le coût des services fournis à l'arrivée.

Article 12. Sécurité aérienne

1. Les parties contractantes réaffirment que leur obligation réciproque de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illégale fait partie intégrante du présent Accord. Les Parties contractantes se conformeront en particulier aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à la Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties contractantes fournissent sur demande toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs et tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité des aéronefs, de leurs passagers, de leurs équipages ainsi que des aéroports et des installations de navigation aérienne, et toute autre menace visant la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions applicables relatives à la sécurité de l'aviation prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. En outre, les Parties contractantes exigent que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leurs registres respectifs ou que les exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente est situé sur leur territoire ou encore que les exploitants des aéroports internationaux situés sur leur territoire agissent conformément aux dites dispositions relatives à la sécurité. En conséquence, chaque partie contractante informe l'autre de toute divergence entre ses réglementations et pratiques nationales et les normes relatives à la sécurité de l'aviation établies dans les Annexes susmentionnées. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations immédiates avec l'autre au sujet de ces divergences.

4. Chacune des Parties contractantes est convenue que lesdits exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne visées au paragraphe 4 du présent Article auxquelles l'autre Partie contractante subordonne l'entrée ou le séjour sur son territoire ainsi que la sortie. Chacune des Parties contractantes veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs et d'appliquer des contrôles de sécurité aux passagers et à leurs bagages à main,

aux équipages, aux bagages de soute, au frêt et aux provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes donne également une suite favorable à toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante pour que des mesures de sécurité spéciales suffisantes soient prises sur son territoire en cas de menace particulière contre l'aviation civile.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident lié à la capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes contraires au droit et préjudiciables à la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin à cet incident ou à cette menace aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques.

6. Si l'une des Parties contractantes est raisonnablement fondée à penser que l'autre Partie a dérogé aux dispositions du présent article, ses autorités aéronautiques peuvent demander à engager immédiatement des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre. L'incapacité des Parties contractantes à résoudre la question de manière satisfaisante dans les quinze (15) jours suivant la date de réception de la demande constitue un motif d'application des dispositions du paragraphe 1 de l'Article 5 du présent Accord (Révocation et suspension des permis d'exploitation). En cas d'urgence, chaque Partie contractante peut prendre des mesures conservatoires conformément aux dispositions du paragraphe 1 de l'Article 5 (Révocation et suspension des permis d'exploitation) avant l'expiration du délai de 15 jours. Toute mesure prise en application du présent paragraphe est levée dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent Article qui concernent la sécurité.

Article 13. Fourniture de statistiques

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fournissent ou demandent à leur entreprise désignée de fournir sur demande aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, tous les relevés statistiques, périodiques ou autres, qui peuvent normalement être requis pour un examen de l'exploitation des services convenus, y compris, mais non exclusivement, les relevés statistiques concernant le trafic exploité par leurs entreprises désignées entre des points sur le territoire de l'autre Partie contractante et d'autres points sur les routes spécifiées et montrant les points d'origine réelle et de destination finale de ce trafic.

2. Les modalités de transmission de ces relevés statistiques sont déterminées conjointement par les autorités aéronautiques et appliquées conjointement sans délai.

Article 14. Débouchés commerciaux

1. Chaque Partie contractante prend les mesures appropriées qui relèvent de sa compétence pour éliminer toutes formes de discrimination ou toutes pratiques compétitives déloyales susceptibles de porter atteinte à la capacité de concurrencer les entreprises désignées de l'autre Partie contractante dans l'exercice de leurs droits et prérogatives aux termes du présent Accord, y compris, sans s'y limiter les restrictions imposées sur la vente de transport aérien, le paiement de frêt, de services ou de transactions ou le rapatriement

des devises en excédent, par les entreprises de transport aérien, et l'importation, l'installation et l'utilisation de matériel informatique.

2. Dans la mesure où les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante estiment que leurs entreprises de transport aérien désignées sont l'objet de discrimination ou de pratiques déloyales, elles en avisent les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Il sera alors procédé à des consultations, qui peuvent être par correspondance, dès que possible après la notification, à moins que la première Partie contractante ne soit convaincue que le problème a pu être résolu dans l'intervalle.

3. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit d'ouvrir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante pour l'offre et la vente de services de transport aérien. Chaque entreprise désignée a le droit de se livrer à la vente de services de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante directement et à sa discrétion, par l'intermédiaire de ses agents. Chaque compagnie aérienne désignée a le droit d'utiliser à cette fin ses propres documents de transport.

4. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de vendre des services de transport aérien en devises locales ou librement convertibles et de convertir leurs fonds en toute monnaie librement convertible et de transférer ces dernières à volonté depuis le territoire de l'autre Partie contractante. Sous réserve des lois et règlements et de la politique générale de l'autre Partie contractante, la conversion et le virement de fonds découlant de l'exploitation ordinaire des entreprises désignées sont autorisés aux taux de change pratiqués sur le marché des changes à la date de la présentation des demandes de conversion ou de virement et ne sont assujettis à aucun prélèvement autre que les agios normalement applicables à ce type de transaction.

5. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante sont autorisées à régler à leur gré les dépenses locales, y compris, l'achat de carburants, sur le territoire de l'autre Partie contractante, en monnaie locale ou, à condition que cette pratique soit conforme à la réglementation locale en matière de devises, en devises librement convertibles.

6. Pour les opérations à terre, ces services seront offerts aux entreprises désignées sur la base de l'égalité avec toutes les autres entreprises de transport aérien.

Article 15. Représentation des entreprises de transport aérien

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante sont autorisées, sur la base de la réciprocité, à affecter sur le territoire de l'autre Partie contractante, conformément à ses lois, règlements et procédures en matière d'immigration, leurs représentants et leur personnel commercial, opérationnel et technique dans la mesure des besoins liés à l'exploitation des services convenus.

2. Au gré des entreprises désignées de chaque Partie contractante, lesdits besoins de représentation et de personnel peuvent être satisfaits en faisant appel à leurs propres effectifs ou en ayant recours aux services de toute organisation, société ou entreprise de transport aérien exerçant son activité sur le territoire de l'autre Partie contractante et autorisé à exploiter lesdits services sur le territoire de ladite autre Partie contractante.

3. Les représentants et le personnel sont soumis aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante et, conformément auxdites lois, réglementation et pratique,

chaque Partie contractante accorde, sur une base de réciprocité et dans les délais les plus courts, les autorisations de travail, visas et autres documents nécessaires aux représentants et au personnel visés au paragraphe 1 du présent Article.

Article 16. Redevances d'usage

1. Aucune Partie contractante n'impose ou ne permet d'imposer aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage supérieures à celles qu'elle impose à ses propres compagnies de transport aérien exploitant des services aériens internationaux semblables.

2. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre ses autorités compétentes et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations, si possible par l'intermédiaire de l'organisation représentative appropriée des entreprises. Les propositions visant à modifier le montant des redevances d'usage seront présentées autant que possible avec un préavis raisonnable aux entreprises désignées pour leur permettre d'exprimer leurs vues avant toutes modifications. En outre, chaque Partie contractante encouragera les autorités compétentes chargées d'imposer des redevances ainsi que les entreprises de transport aérien à échanger les informations appropriées concernant les redevances d'usage.

Article 17. Consultations

1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations au sujet de l'application, de l'interprétation ou de la modification du présent Accord.

2. Sous réserve des Articles 5 (Révocation et suspension des permis d'exploitation), 7 (Sécurité), 10 (Tarifs) et 12 (Sécurité de l'aviation) ces consultations, qui peuvent être orales ou par correspondance, débiteront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande, à moins que les Parties n'en conviennent autrement.

Article 18. Règlement des différends

1. Si un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord survient entre les Parties contractantes, ces dernières commenceront par essayer de le régler par des négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à régler leur différend dans le cadre de négociations, elles pourront convenir de le soumettre à la décision d'une personne ou d'un organisme convenu, ou, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres, qui sera constitué de la façon suivante :

a) Dans un délai de trente jours après la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante désignera un arbitre. Le troisième arbitre devra être un ressortissant d'un État pouvant être considéré comme neutre dans le différend, qui présidera le tribunal et sera désigné comme troisième arbitre par accord entre les deux arbitres susmentionnés, dans les soixante (60) jours de la désignation du deuxième arbitre.

b) Si dans la période spécifiée ci-dessus l'une ou l'autre de Parties contractantes n'a pas désigné son arbitre, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la désignation nécessaire dans les trente (30) jours. Si le Président estime qu'il est un ressortissant d'un État ne pouvant pas être considéré comme neutre en ce qui concerne le différend, le Vice-Président du rang le plus élevé et qui n'est pas disqualifié pour la même raison procédera à la désignation.

3. À moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement ou que les dispositions du présent Article n'indiquent autrement, le tribunal établira les limites de sa juridiction et sa propre procédure. Sur l'ordre du tribunal ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence aura lieu au plus tard trente (30) jours après la constitution du tribunal, pour fixer les points précis soumis à l'arbitrage et les procédures spécifiques à suivre.

4. À moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chacune des Parties contractantes dépose un mémoire dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la constitution du tribunal. À la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, ou de sa propre initiative, le tribunal tient audience dans les trente (30) jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

5. Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les trente (30) jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, dans les trente (30) jours suivant la date de dépôt de la deuxième réplique. La décision du tribunal est prise à la majorité.

6. Les Parties contractantes peuvent présenter des demandes d'éclaircissements concernant la décision dans les quinze (15) jours suivant la date à laquelle celle-ci a été communiquée et les éclaircissements sont donnés dans les quinze (15) jours qui suivent la demande.

7. La décision du tribunal aura force exécutoire par les Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante prendra à sa charge les dépenses afférentes à l'arbitre qu'elle a désigné. Les autres dépenses du tribunal seront partagées à égalité entre les Parties contractantes, y compris toute dépense encourue par le Président ou le Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour la mise en oeuvre des procédures visées au paragraphe 2.b du présent Article.

Article 19. Modification

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition du présent Accord, ladite modification, si elle est convenue d'un commun accord par les Parties contractantes, pourra s'appliquer provisoirement à partir de la date à laquelle elle est convenue par les Parties contractantes et entrera en vigueur au moment de la confirmation écrite par les deux Parties contractantes.

Article 20. Dénonciation

1. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment dès l'entrée en vigueur du présent Accord notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le

présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prend alors fin un an (1) après la date à laquelle l'autre Partie contractante a reçu la notification.

2. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification de dénonciation, cette notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'OACI en a accusé réception.

Article 21. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et ses amendements ultérieurs sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 22. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle chacune des Parties contractantes aura informé l'autre, par écrit, de l'accomplissement des formalités prévues par sa constitution.

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Canberra le 24 août 1999, en langue anglaise.

Pour le Gouvernement de l'Australie :

Le Sénateur, Ministre des Services régionaux, des territoires et du Gouvernement local,

IAN MACDONALD

Pour le Gouvernement de Macao :

Le Gouverneur,

VASCO ROCHA VIEIRA

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Section 1

Route(s) devant être desservie(s) par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de Macao

À partir de	Points intermédiaires	Jusqu'à	Au-delà
Macao	Indonésie Malaisie Philippines Singapour Viet Nam Thaïlande	Deux points en Australie	Deux points

Section 2

Route(s) à desservir par l'entreprise ou les entreprises désignée(s) de l'Australie :

À partir de	Points intermédiaires	Jusqu'à	Au-delà
Australie	Indonésie Malaisie Philippines Singapour Viet Nam Thaïlande	Macao	Quatre points

Notes:

1. Hong Kong, des points à Taiwan et à l'intérieur de la Chine ne peuvent pas être desservis comme points intermédiaires ou au-delà

2. L'entreprises de transport aérien désigné peut assurer les services de transport dans les deux directions ou omettre de faire escale en tout point des routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur point de départ sur le territoire de la Partie contractante ayant désigné ladite entreprise.