

**No. 40158**

---

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

**Agreement between the Kingdom of the Netherlands and Macau for air services  
between and beyond their respective areas (with annex). The Hague, 16  
November 1994**

**Entry into force: 25 September 1995 by notification, in accordance with article 21**

**Authentic text: *English***

**Registration with the Secretariat of the United Nations: *Netherlands, 22 April 2004***

---

**Pays-Bas  
et  
Macao (en vertu d'une délégation de pouvoirs du  
Gouvernement portugais)**

**Accord entre le Royaume des Pays-Bas et Macao relatif aux services aériens entre  
leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). La Haye, 16 novembre 1994**

**Entrée en vigueur : 25 septembre 1995 par notification, conformément à l'article 21**

**Texte authentique : *anglais***

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Pays-Bas, 22 avril 2004***

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS AND  
MACAU FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RE-  
SPECTIVE AREAS

The Government of the Kingdom of the Netherlands, 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 contribute to the progress of international civil aviation;

desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond Macau and the Netherlands, have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

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

a) the term "aeronautical authorities" means:

for the Kingdom of the Netherlands the Minister of Transport, Public Works and Watermanagement; for Macau, the Civil Aviation Authority; or in either case any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said authorities;

b) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

c) the term "area" in relation to Macau includes the Macau Peninsula and the Taipa and Coloane Islands and in relation to the Kingdom of the Netherlands has the meaning assigned to "Territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

d) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the said Convention;

e) the terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pursuant to Article 3 of this Agreement and the route specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement respectively;

f) the term "stores" means articles of a readily consumable nature for use or sale on board an aircraft during flight, including commissary supplies;

g) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendments to the Agreement or to the Annex;

h) the term "tariff" means any amount charged or to be charged by airlines, directly or through their agents, to any person or entity for the carriage of passengers (and their baggage) and cargo (excluding mail) in air transportation, including:

1. the conditions governing the availability and applicability of a tariff, and

II. the charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines.

*Article 2. Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services*

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

*Article 3. Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party except as otherwise specified in the Annex the following rights for the conduct of international air services by the designated airline of the other Contracting Party:

- a) the right to fly across its area without landing;
- b) the right to make stops in its area for non-traffic purposes; and
- c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its area for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer to the designated airline of one Contracting Party the right to provide air services between points in the area of the other Contracting Party.

*Article 4. Designation and Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate by written notification to the other Contracting Party an airline to operate air services on the routes specified in the Annex and to substitute another airline for an airline previously designated.

2. On receipt of such notification, each Contracting Party shall, without delay, grant to the airline thus designated by the other Contracting Party the appropriate operating authorizations subject to the provisions of this Article.

3. Upon receipt of the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article the designated airline may at any time begin to operate the agreed services, in part or in whole, provided that it complies with the provisions of this Agreement and that tariffs for such services have been established in accordance with the provisions of Article 6 of this Agreement.

*Article 5. Revocation and Suspension of Authorization*

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

a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention referred to in Article 2;

b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

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

(ii) in the case of the Kingdom of the Netherlands, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principle place of business in Macau.

d) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

#### *Article 6. Tariffs*

1. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their areas shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. Tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, whenever possible, be agreed by the designated airlines by means of the procedures of the International Air Transport Association for the fixation of tariffs. When this is not possible the tariffs shall be agreed between the designated airlines. In any case the tariffs shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. All tariffs thus agreed shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days before the proposed date of their introduction, except where the said authorities agree to reduce this period in special cases.

4. Approval of tariffs may be given expressly; or, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days of the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered as approved.

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

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed

in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of a tariff under paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

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

8. The designated airlines of both Contracting Parties may not charge tariffs different from those which have been approved in conformity with the provisions of this Article.

#### *Article 7. Commercial Activities*

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall be allowed:

a) to establish in the area of the other Contracting Party offices for the promotion of air transportation and sale of air transportation (including the issuance of air tickets and air waybills) as well as other facilities required for the provision of air transportation;

b) in the area of the other Contracting Party to engage directly and, at the airline's discretion, through its agents in the sale of air transportation.

2. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed, to bring into and maintain in the area of the other Contracting Party its managerial, commercial, operational and technical staff, it may require in connection with the provision of air transportation.

3. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organization, company or airline operating in the area of the other Contracting Party provided that they are authorized to perform such services (including handling for other airlines) in the area of that Contracting Party.

4. The above activities shall be carried out in compliance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

#### *Article 8. Fair Competition*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to participate in the international air services covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the airline of the other Contracting Party.

#### *Article 9. Timetable*

1. The airline designated by each Contracting Party shall present to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, forty five (45) days in advance the timetable for its

intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Requests for permission to operate additional flights may be submitted for approval by the designated airline directly to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

#### *Article 10. Taxes, Customs and Charges*

1. Aircraft operating on international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as any regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board as well as advertising and promotional material kept on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and similar duties and charges, on arrival in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft until such time as they are re-exported.

2. With regard to regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores brought into the area of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use on board aircraft while operating international services, no duties and charges, including customs duties and inspection fees imposed in the area of the first Contracting Party shall be applied, even when these supplies are to be used on the parts of the journey performed over the area of the Contracting Party in which they are taken on board. The items referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.

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

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

#### *Article 11. Double Taxation*

1. Income and profits from the operation of aircraft in international traffic shall be taxable only in the area in which the place of effective management of the enterprise is situated.

2. Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic shall be taxable only in the area in which the place of effective management of the enterprise is situated.

3. Capital represented by aircraft operated in international traffic and by movable property pertaining to the operation of such aircraft shall be taxable only in the area in which the place of effective management of the enterprise is situated.

4. The provisions of paragraph 1 of this Article shall also apply to income and profits from the participation in a pool, a joint business or an international operating agency.

*Article 12. Transfer of Funds*

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services in the areas of both the Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency.

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

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

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

*Article 13. Application of Laws, Regulations and Procedures*

1. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon its entry into, and until and including its departure from the said area.

2. The laws, regulations and procedures of either Contracting Party relating to immigration, passports, or other approved travel documents, entry, clearance, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of crews, passengers, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon their entry into, and until and including their departure from the area of the said Contracting Party.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the area of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

4. Fees and charges applied in the area of either Contracting Party to the airline operations of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities in the area of the first Contracting Party shall not be higher than those applied to the operations of any other airline engaged in similar operations under comparable conditions.

5. Neither of the Contracting Parties shall give preference to any other airline over the designated airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

*Article 14. Recognition of Certificates and Licences*

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

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

*Article 15. Security*

1. The Contracting Parties agree to provide aid to each other as necessary with a view to preventing unlawful seizure of aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, airports and air navigation facilities and any other threat to aviation security.

2. Each Contracting Party agrees to observe non-discriminatory and generally applicable security provisions required by the other Contracting Party for entry into the area of the other Contracting Party and to take adequate measures to inspect passengers and their carry-on items. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures for its aircraft or passengers to meet a particular threat.

3. The Contracting Parties shall act consistently with applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization. Should a Contracting Party depart from such provisions, the other Contracting Party may request consultations with that Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request. Failure to reach a satisfactory agreement could constitute grounds for the application of Article 17 of this Agreement.

4. The Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 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, insofar as those Conventions are applicable to the Contracting Parties.

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



*Article 16. Consultation and Amendment*

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

2. Either Contracting Party may request consultations with a view to modify the present Agreement or its Annex. These consultations shall begin within sixty (60) days of the date of receipt of the request by the other Contracting Party, unless otherwise agreed.

Such consultations may be conducted through discussion or by correspondence.

3. Any modification to the present Agreement agreed upon by the Contracting Parties shall come into force on the date on which the Contracting Parties have informed each other in writing of the completion of their respective necessary procedures.

4. Any modification of the Annex to the present Agreement shall be agreed upon in writing between the aeronautical authorities and shall take effect on a date to be determined by the said authorities.

*Article 17. Settlement of Disputes*

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators thus chosen, provided that the third arbitrator shall not be a national of the Kingdom of the Netherlands or a resident of Macau. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of written note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty (60) days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

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

*Article 18. Termination*

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date on which the notice was received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. If the receipt is not acknowledged by the other Contracting Party, no-

tice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

*Article 19. Registration with ICAO*

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

*Article 20. Applicability*

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

*Article 21. Entry into Force*

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

In Witness Whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

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

For the Government of the Kingdom of the Netherlands:

A. JORRITSMA-LEBBINK

For the Government of Macau:

V. R. VIEIRA

ANNEX

A. Route Schedule

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

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

B. Conditions

1. Intermediate and beyond points may be served in any order and/or may be omitted at the choice of the designated airline.

2. Each designated airline shall have the right to exercise full commingling<sup>1)</sup> and own stop-over traffic<sup>2)</sup> rights on all points in the route schedule.

3. Each designated airline shall have the right to exercise full fifth freedom traffic rights on the following points:

Intermediate points:

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

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

Beyond points:

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

For the designated airline of the Netherlands: two points at its own choice (rover points) in Asia/Oceania, except Japan. However, the total number of intermediate and beyond points that can be served with fifth freedom rights by each designated airline at any time, cannot exceed two (2).

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

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

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

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

---

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

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

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

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME DES PAYS-BAS ET MACAO RELATIF  
AUX SERVICES AERIENS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS  
ET AU-DELA

Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et le Gouvernement de Macao, dûment autorisé par l'institution souveraine compétente de la République du Portugal et avec le consentement de la République populaire de Chine,

Désireux de contribuer au progrès de l'aviation civile internationale,

Désireux de conclure un accord aux fins d'établir des services aériens entre Macao et les Pays-Bas et au-delà,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

1. Aux fins du présent Accord et de son annexe, et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation,

a) Par " autorités aéronautiques " on entend :

pour le Royaume des Pays-Bas, le Ministre des transports, des travaux publics et de la gestion des eaux ;

pour Macao, l'Office de l'aviation civile;

ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme habilité à exercer toute fonction qui l'est actuellement par ces autorités ;

b) Par " entreprise désignée ", on entend une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord ;

c) Par " zone ", dans le cas de Macao, on entend la péninsule de Macao et les îles de Taipa et Coloane et, dans le cas du Royaume des Pays-Bas, ce mot a le sens qui est donné au mot " territoire " par l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

d) les mots " services aériens ", " service aérien international ", " entreprise de transport aérien " et " escale non commerciale " ont le sens que leur attribue l'article 96 de la Convention ;

e) par " services convenus " et " route indiquée " on entend, respectivement, des services aériens internationaux au sens de l'article 3 du présent Accord et la route indiquée dans la partie appropriée de son annexe ;

f) Par " provisions ", on entend des articles prêts à la consommation et destinés à être utilisés ou vendus en cours de vol, y compris les fournitures du commissaire de bord;

g) le mot " Accord " s'entend du présent Accord, de son annexe établie conformément à ses dispositions et de tout amendement qui leur serait apporté;

g) Par " tarif ", on entend tout montant que les entreprises de transport aérien, directement ou par l'entremise de leur agent, demandent ou demanderont à toute personne physique ou morale pour le transport aérien de passagers (et de leurs bagages) ou de fret (à l'exclusion du courrier) ainsi que :

I) les conditions de son établissement et de son application;

II) le coût de tout service auxiliaire à ce transport proposé par les entreprises de transport aérien et les conditions de sa prestation.

*Article 2. Dispositions de la Convention de Chicago applicables aux services aériens internationaux*

Aux fins de 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 et tout amendement à la Convention ou aux annexes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

*Article 3. Octroi de droits*

1. A moins d'autres dispositions de l'annexe, chacune des Parties contractantes accorde à l'autre les droits ci-après pour que l'entreprise désignée de l'autre Partie assure des services aériens internationaux :

a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;

b) le droit de faire des escales non commerciales sur sa zone ou son territoire;

c) dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, le droit de faire escale dans sa zone pour y embarquer ou y débarquer, séparément ou en combinaison, des passagers, du fret et du courrier en trafic international.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article n'est réputée conférer à l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit de fournir des services de transport aérien entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie.

*Article 4. Désignation et autorisation*

1. Il est loisible à chacune des Parties contractantes de désigner par notification écrite à l'autre Partie, par la voie diplomatique, une entreprise de transport aérien qui exploite des services de transport aérien sur les routes indiquées en annexe et de substituer une autre entreprise à celle qu'elle a auparavant désignée.

2. Au reçu d'une telle notification, chaque Partie contractante délivre sans délai les autorisations d'exploitation appropriées à l'entreprise ainsi désignée de l'autre Partie, sous réserve des dispositions du présent article.

3. Au reçu de l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut à tout moment commencer à assurer une partie ou la totalité des ser-

vices convenus à condition de se conformer aux dispositions du présent Accord et, pour ces services, d'avoir établi des tarifs conformément aux dispositions de son article 6.

*Article 5. Annulation ou suspension de l'autorisation*

1. Chacune des Parties contractantes peut refuser les autorisations visées à l'article 4 du présent Accord à une entreprise désignée de l'autre Partie, les annuler ou les suspendre, ou encore imposer des conditions :

a) Si ses autorités aéronautiques considèrent que l'entreprise ne remplit pas les conditions prévues par la législation et la réglementation qu'elles appliquent normalement et à juste titre conformément à la Convention visée à l'article 2 du présent Accord;

b) Si cette entreprise ne se conforme pas à ses lois et règlements ;

c) i) Dans le cas de Macao, si elle n'a pas la certitude que le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas ou ses ressortissants détiennent une part importante du capital de l'entreprise ou son contrôle effectif ;

ii) Dans le cas du Gouvernement du Royaume des Pays-bas, si elle n'a pas la certitude que cette entreprise a été constituée en société et a son établissement principal à Macao.

d) si, de toute autre façon, l'entreprise désignée ne se conforme pas aux conditions prescrites conformément au présent Accord.

2. A moins que des mesures immédiates s'imposent pour empêcher d'autres infractions aux lois et règlements précités, les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article sont exercés seulement après consultation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. A moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, les consultations commencent dans les soixante (60) jours à compter de la date de réception de la demande.

*Article 6. Tarifs*

1. Les tarifs appliqués par les entreprises désignées des Parties contractantes aux transports entre leurs zones sont les tarifs approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties et établis à des niveaux raisonnables compte tenu de tous les facteurs pertinents, y compris les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs pratiqués par d'autres compagnies aériennes sur tout tronçon de la route indiquée.

2. Chaque fois que possible, les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article sont arrêtés d'un commun accord par les entreprises désignées, conformément aux modalités prévues à cette fin par l'Association internationale de transports aériens. En cas d'impossibilité, ils le sont entre les entreprises désignées. En tout état de cause, ils sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3. Tous les tarifs dont il est ainsi convenu sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur, sauf si ces autorités conviennent de réduire ce délai dans des cas particuliers.

4. L'agrément des tarifs peut être donné expressément mais si aucune des autorités aéronautiques n'exprime son désaccord dans les trente (30) jours qui suivent la date de leur

dépôt, conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, les tarifs sont réputés agréés.

Si le délai de dépôt est réduit conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques peuvent convenir de raccourcir en conséquence le délai de notification de leur désaccord éventuel.

5. Si un tarif ne peut faire l'objet d'un accord conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article ou si, dans le délai prévu par l'article 4, l'une des autorités aéronautiques notifie à l'autre qu'elle n'approuve plus un tarif dont il a été convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent d'établir le tarif d'un commun accord.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur un tarif qui leur a été soumis conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article ou sur la détermination d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 5, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

7. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article demeureront en vigueur tant que de nouveaux tarifs n'auront pas été établis.

8. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes n'appliquent pas de tarifs qui diffèrent des tarifs agréés conformément aux dispositions du présent article.

#### *Article 7. Activités commerciales*

1. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes sont autorisées à:

a) maintenir dans la zone de l'autre Partie contractante des bureaux de promotion et de vente de services de transports aériens (y compris de délivrance de billets d'avion et de connaissements) ainsi que d'autres moyens nécessaires pour la fourniture de ces transports;

b) vendre directement ou, à leur discrétion, par l'entremise de leurs agents, des billets de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie contractante peut faire entrer et employer dans la zone de l'autre le personnel de direction, commercial, opérationnel ou technique dont elle peut avoir besoin pour les services de transport aérien.

3. L'entreprise désignée peut choisir de faire appel à son propre personnel ou de recourir aux services de toute autre organisation, société ou compagnie aérienne qui a des activités dans la zone de l'autre Partie contractante et à condition que ce personnel soit autorisé à fournir de tels services (y compris agir pour d'autres compagnies aériennes) dans la zone de cette Partie contractante.

4. Les activités précitées sont exercées conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

#### *Article 8. Concurrence loyale*

1. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ont une possibilité égale et équitable de participer aux transports aériens internationaux visés par le présent Accord.



2. Chacune des Parties contractantes prend toute mesure appropriée dans son domaine de compétence pour éliminer toute forme de discrimination ou toute pratique concurrentielle déloyale qui risquerait de nuire à la position concurrentielle des entreprises de transport aérien de l'autre Partie.

#### *Article 9. Horaire*

1. L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes communique aux autorités aéronautiques de l'autre Partie, quarante-cinq (45) jours à l'avance, les horaires des services qu'elle entend assurer en spécifiant la fréquence de ces services, les types d'aéronefs utilisés ainsi que la configuration et le nombre des sièges mis à la disposition du public.

2. Les demandes d'autorisation d'exploiter des vols supplémentaires peuvent être déposées pour approbation par l'entreprise désignée directement auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie.

#### *Article 10. Taxes, droits de douane et redevances*

1. Les aéronefs exploités en service international par l'entreprise désignée de chaque Partie contractante, ainsi que tout leur équipement normal, les pièces de rechange, les réserves de carburants et lubrifiants, les provisions de bord (y compris les provisions de bouche, les boissons et le tabac) ainsi que le matériel publicitaire et promotionnel se trouvant à bord de ces aéronefs sont exonérés, à l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes similaires, à condition que cet équipement, ces réserves et ces provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. L'équipement normal, les pièces de rechange, les approvisionnements en carburants et lubrifiants ainsi que les provisions de bord qui sont introduits dans la zone de l'une des Parties contractantes par les soins ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie ou qui sont pris à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise et qui sont destinés à être utilisés uniquement à bord pour la fourniture de services internationaux, sont exonérés de tous droits et redevances, y compris les droits de douane et les frais d'inspection, imposés dans la zone de la première Partie, même s'ils doivent être utilisés durant le survol de la zone de la Partie contractante où ils ont été embarqués. Il peut être exigé que les articles en question soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des douanes.

Les dispositions du présent paragraphe ne peuvent être interprétées de manière telle qu'une Partie contractante puisse être tenue de rembourser des droits de douane déjà perçus sur les articles en question.

3. L'équipement normal, les pièces de rechange, les réserves de carburants et lubrifiants ainsi que les provisions de bord qui sont conservés à bord d'aéronefs de l'une des Parties contractantes ne peuvent être déchargés dans la zone de l'autre Partie qu'avec l'accord des autorités douanières de celle-ci qui peuvent exiger que ces articles soient placés sur leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou autrement cédés conformément aux règlements douaniers.

*Article 11. Double imposition*

1. Les revenus et les bénéfices tirés de l'exploitation d'aéronefs en trafic international sont imposables seulement dans la zone où est établi le siège de direction effective de l'entreprise.

2. Les profits tirés de l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international sont imposables seulement dans la zone où l'entreprise a son siège effectif.

3. Le capital représenté par des aéronefs exploités en trafic international ou par des biens meubles utilisés pour cette exploitation est imposable seulement dans la zone où l'entreprise a son siège effectif.

4. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent aussi aux revenus et aux bénéfices tirés de la participation à un pool, une coentreprise ou un organisme international d'exploitation.

*Article 12. Transferts de fonds*

1. Il est loisible aux entreprises désignées des Parties contractantes de vendre dans n'importe quelle monnaie des prestations de transport aérien dans les zones des deux Parties contractantes, soit directement soit par l'entremise d'un agent.

2. Il est loisible aux entreprises désignées des Parties contractantes de transférer vers leur zone l'excédent, sur leurs dépenses, des recettes qu'elles tirent de la vente de services dans la zone où ceux-ci sont vendus. Sont inclus dans ces transferts nets le produit des ventes, effectuées directement ou par l'entremise d'agents, des services de transport aérien et des services accessoires ou supplémentaires, ainsi que les intérêts commerciaux normaux produits par le dépôt de ces recettes en banque dans l'attente du transfert.

3. Les entreprises désignées des Parties contractantes reçoivent l'autorisation d'opérer ces transferts au plus tard trente (30) jours après le dépôt de leur demande, et les transferts s'effectuent dans une monnaie librement convertible au taux de change officiel du pays à la date de la cession.

Les entreprises désignées des Parties contractantes peuvent effectuer les transferts demandés dès réception de l'autorisation.

*Article 13. Application des lois, règlements et modalités*

1. Les lois, règlements et modalités de chaque Partie contractante applicables dans sa zone à l'entrée ou à la sortie d'aéronefs affectés à des services aériens internationaux ou encore à l'exploitation et la navigation de ces aéronefs sont respectés par l'entreprise désignée de l'autre Partie à leur entrée dans cette zone et jusqu'à leur départ inclus.

2. Les lois, règlements et modalités de chacune des Parties contractantes concernant l'immigration, les passeports ou autres documents de voyage agréés, l'entrée, les autorisations de survol, les douanes et la quarantaine s'appliquent aux équipages, aux passagers, au fret et au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie depuis leur entrée dans la zone de ladite Partie jusqu'à leur départ.

3. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct dans la zone de l'une des Parties contractantes qui ne quittent pas la partie de l'aéroport réservée à cet effet sont soumis seulement à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne les mesures de protection contre la violence et la piraterie aérienne. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés de droits de douane et autres taxes similaires.

4. Les droits et redevances pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne dans la zone de chacune des Parties contractantes que doivent acquitter, en raison de leurs activités, les entreprises de transport aérien de l'autre Partie ne sont pas plus élevés que ceux qui sont demandés, en raison de ses activités, à toute autre entreprise de transport aérien assurant des services similaires dans des conditions comparables.

5. Aucune des Parties contractantes n'accorde à une entreprise de transport aérien autre que l'entreprise désignée de l'autre Partie la préférence en ce qui concerne l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine et autres ou l'utilisation des aéroports, couloirs aériens, services de trafic aérien et autres facilités relevant d'elle.

#### *Article 14. Reconnaissance des certificats et licences*

Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés sont reconnus valables par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des services de transport aérien prévus par le présent Accord à condition toutefois que les conditions de délivrance de ces certificats, brevets ou permis soient au moins égales aux normes minimales instituées en vertu de la Convention visée à l'article 2 du présent Accord.

Chacune des Parties contractantes peut toutefois refuser de reconnaître la validité, pour le survol de sa zone, des brevets d'aptitude et des permis délivrés par l'autre Partie, dans le cas du Royaume des Pays-Bas, à ses propres ressortissants et, dans le cas de Macao, à ses résidents.

#### *Article 15. Sécurité*

1. Les Parties contractantes sont convenues de s'entraider pour empêcher la capture illicite d'aéronefs et d'autres actes contraires au droit contre la sécurité des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que toute autre menace contre la sécurité aérienne.

2. Chacune des Parties contractantes est convenue de respecter les dispositions de sécurité non discriminatoires et généralement applicables auxquelles l'autre Partie subordonne l'entrée dans sa zone, et de prendre des mesures adéquates pour l'inspection des passagers et de leurs bagages à main. Chacune des Parties contractantes accueille aussi avec bienveillance toute demande faite par l'autre Partie pour que des mesures spéciales de sécurité soient appliquées afin de protéger ses aéronefs ou ses passagers contre une menace particulière.

3. Les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions applicables concernant la sécurité aérienne qui sont prescrites par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Si l'une des Parties contractantes déroge à ces dispositions, l'autre Partie peut

demander des consultations avec elle. A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, ces consultations commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande. A défaut d'une entente satisfaisante, l'article 17 du présent Accord peut s'appliquer.

4. Les Parties contractantes agissent conformément 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, pour autant que les Parties contractantes soient toutes deux parties à ces conventions.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident dû à la capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites contre la sécurité des aéronefs, aéroports ou installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications visant à mettre fin rapidement et sans danger à cet incident ou à cette menace.

#### *Article 16. Consultations et amendements*

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application et le juste respect des dispositions du présent Accord.

2. Chacune des Parties contractantes peut demander des consultations en vue de modifier le présent Accord ou son annexe. Ces consultations commencent dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la demande par l'autre Partie, à moins que les deux Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

Ces consultations peuvent prendre la forme d'entretiens ou bien d'échange de correspondance.

3. Toute modification du présent Accord convenue entre les Parties contractantes entrera en vigueur à la date à laquelle celles-ci se seront mutuellement informées par écrit que les formalités requises ont été accomplies.

4. Les autorités aéronautiques conviennent par écrit de toute modification de l'annexe au présent Accord, qui prend alors effet à la date qu'elles arrêtent.

#### *Article 17. Règlement des différends*

1. Si un différend surgit entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de le résoudre par des négociations.

2. Si les Parties contractantes ne trouvent pas de règlement par voie de négociation, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, le différend peut être soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres, dont les deux premiers sont désignés chacun par une des Parties contractantes et choisissent ensuite d'un commun accord le troisième, qui ne doit être ni ressortissant du Royaume des Pays-Bas ni résident de Macao. Chaque Partie contractante désigne son arbitre dans les soixante (60) jours qui suivent la date à laquelle la notification,

par l'une des Parties, de sa demande l'arbitrage, est reçue par l'autre et le tiers arbitre est choisi dans un délai ultérieur de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne par son arbitre ou si le tiers arbitre n'est pas choisi dans les délais prévus, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, désigner un ou plusieurs arbitres, selon le cas.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision prise conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article.

#### *Article 18. Dénonciation*

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit, par la voie diplomatique, à l'autre Partie sa décision de mettre fin au présent Accord.

Cette notification est envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, le présent Accord cesse de produire ses effets douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée, d'accord entre les Parties, avant l'expiration de ce délai. Si l'autre Partie contractante n'accuse pas réception de la notification, celle-ci est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 19. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale*

Le présent Accord et tout amendement qui y serait apporté seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### *Article 20. Champ d'application*

En ce qui concerne le Royaume des Pays-Bas, le présent Accord s'applique seulement au territoire européen du Royaume.

#### *Article 21. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront mutuellement informées par écrit que les formalités requises ont été remplies.

En Foi De Quoi les soussignés, à ce dûment habilités par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à La Haye, le 16 novembre 1994, en anglais.

Pour le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas :

A. JORRITSMA-LEBBINK

Pour le Gouvernement de Macao :

V.R. VIEIRA

ANNEXE

A. Tableau des routes :

Chaque entreprise désignée a le droit d'exploiter des services aériens sur les routes ci-après :

Tous points dans la zone de la Partie contractante qui l'a désignée - tous points intermédiaires - tous points dans la zone de l'autre Partie contractante - points au-delà et vice versa.

B. Conditions

1. Au gré de chaque entreprise désignée, tout point intermédiaire ou au-delà peut être desservi dans n'importe quel ordre ou être omis.

2. Chaque entreprise désignée est autorisée à exercer des droits complets ("commin-gling"<sup>1</sup>) et des droits de trafic avec arrêt intermédiaire<sup>2</sup> propres aux transporteurs, en tous points du tableau des routes.

3. Chaque entreprise désignée est autorisée à exercer des droits complets de cinquième liberté aux points ci-après :

Points intermédiaires :

L'entreprise désignée de Macao : deux points de son choix (points flottants)

L'entreprise désignée des Pays-Bas : deux points de son choix (points flottants) sauf au Japon

Points au-delà :

L'entreprise désignée de Macao : deux points de son choix (points flottants) en Europe.

L'entreprise désignée des Pays-Bas : deux points de son choix (points flottants) en Asie/Océanie, sauf au Japon

Néanmoins, le nombre total de points intermédiaires et de points au-delà qui peuvent être desservis au titre des droits de cinquième liberté par chaque entreprise désignée ne peut en aucun cas être supérieur à 2.

Des points supplémentaires peuvent être exploités au titre des droits de cinquième liberté après accord préalable écrit entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

4. Sur les routes indiquées, chaque entreprise désignée peut exploiter au maximum sept services de transport aller et retour par semaine avec tout type d'appareil et de configuration conformément au calendrier ci-après :

a) chaque entreprise désignée est autorisée à commencer l'exploitation avec au moins deux services hebdomadaires.

---

1. "commin-gling" : lui permettant de desservir toute combinaison de points sans exercer de droits de cinquième liberté.

2. "droits de trafic avec arrêt intermédiaire propres aux transporteurs" : trafic réservés dans une entreprise désignée, faisant une interruption délibérée agréée à l'avance sur un point entre le lieu de départ et le lieu de destination.

b) à compter du moment où une entreprise désignée commence à exploiter des services, le nombre de services autorisés pour chaque entreprise désignée est accru chaque année d'un service hebdomadaire supplémentaire en sus de la fréquence minimale de deux services

5. Aucun point ne peut être desservi par des services de transport aérien à titre de point intermédiaire ou point au-delà en Chine continentale, à Hong Kong ni à Taïwan.

