

2007年 \$ 950,000.00
 2009年 \$ 950,000.00

二、二零零六年之負擔由登錄於本年度澳門特別行政區財政預算第四十章「投資計劃」內經濟編號07.03.00.00.01、次項目7.020.156.04之撥款支付。

三、二零零七年及二零零九年之負擔將由登錄於該等年度澳門特別行政區財政預算之相應撥款支付。

四、二零零六年及二零零七年財政年度在本批示第一款所訂金額下若計得結餘，可轉移至下一財政年度，但不得增加有關機關支付該項目的總撥款。

二零零六年六月十五日

行政長官 何厚鏞

Ano 2007 \$ 950 000,00
 Ano 2009 \$ 950 000,00

2. O encargo, referente a 2006, será suportado pela verba inscrita no capítulo 40.º «Investimentos do Plano», código económico 07.03.00.00.01, subacção 7.020.156.04, do Orçamento da Região Administrativa Especial de Macau, para o corrente ano.

3. Os encargos, referentes a 2007 e 2009, serão suportados pelas verbas correspondentes, a inscrever no Orçamento da Região Administrativa Especial de Macau, desses anos.

4. Os saldos que venham a apurar-se nos anos económicos de 2006 e 2007, relativamente aos limites fixados no n.º 1 do presente despacho, podem transitar para o ano económico seguinte, desde que a dotação global do organismo, que suporta os encargos da acção, não sofra qualquer acréscimo.

15 de Junho de 2006.

O Chefe do Executivo, *Ho Hau Wah*.

第24/2006號行政長官公告

中華人民共和國澳門特別行政區政府 與 法蘭西共和國政府航班協定

行政長官根據澳門特別行政區第3/1999號法律第三條(六)項和第六條第一款的規定，命令公佈《中華人民共和國澳門特別行政區政府與法蘭西共和國政府航班協定》。

二零零六年六月十二日發佈。

行政長官 何厚鏞

Aviso do Chefe do Executivo n.º 24/2006

Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo da Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China e o Governo da República Francesa

O Chefe do Executivo manda publicar, nos termos da alínea 6) do artigo 3.º e do n.º 1 do artigo 6.º da Lei n.º 3/1999 da Região Administrativa Especial de Macau, o «Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo da Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China e o Governo da República Francesa».

Promulgado em 12 de Junho de 2006.

O Chefe do Executivo, *Ho Hau Wah*.

中華人民共和國澳門特別行政區政府 與 法蘭西共和國政府 航班協定

經中華人民共和國中央人民政府正式授權締結本協定的中華人民共和國澳門特別行政區政府(澳門特別行政區)和法蘭西共和國政府(以下稱為締約雙方)，

意欲締結一項協定，以便為澳門特別行政區和法國之間建立定期航班服務提供框架，

達成協定如下：

第一條

定義

一、就本協定而言，除非另有說明：

(一) “芝加哥公約”一詞，指一九四四年十二月七日在芝加哥供開放簽字的國際民用航空公約及根據該公約第九十條通過的附件，以及根據該公約第九十條和第九十四條對附件和公約所作的任何修改，只要締約雙方均已接受上述附件及修改。

(二) “航空當局”一詞，在澳門特別行政區方面指民航局，在法蘭西共和國方面指民航局，或對雙方而言，指經授權行使上述當局目前行使的任何職能或類似職能的任何個人或機構；

(三) “指定空運企業”一詞指根據本協定第四條的規定而獲得指定和授權的空運企業；

(四) “地區”一詞，在澳門特別行政區方面包括澳門半島、氹仔島和路環島；在法國方面，則採納芝加哥公約第二條中“領土”一詞的含義；

(五) “航班”、“國際航班”、“空運企業”和“非運輸業務性經停”名詞分別採納該公約第九十六條所載的含意；

(六) “規定航線”一詞指作為本協定附件的航線表中確定的航線；

(七) “協議航班”一詞指在規定航線上為取酬而以分開或混合的方式運輸旅客、郵件和貨物的定期航班；

(八) “運價”一詞指：

——空運企業在定期航班上運輸旅客及其行李所收取的價格及此種運輸附屬服務的收費和條件；

——空運企業在定期航班上運輸貨物（不包括郵件）的貨運價格；

——提供和適用任何此種客運價格或貨運價格，包括附加的任何利益的條件；及

——空運企業對於代理人出售的定期航班客票或填開的貨運單而付給代理人的代理手續費；

(九) “使用費”一詞指對航空器，其機組，旅客和貨物提供機場財產或設施或導航設施和服務，包括相關服務和設施，而由有關當局或經其允許向空運企業收取的費用；

(十) 締約一方的“法律和規定”指該締約方地區內當時有效的法律和規定；

(十一) “本協定”一詞指本協定及其附件和根據本協定第二十一條規定所協商的對本協定或附件的任何修改。

二、附件為本協定的組成部份，除非另有明確約定，所有對本協定的引述應包括附件。

第二條

芝加哥公約適用於國際航班的條款

締約雙方在執行本協定時，其作法應符合對締約雙方均適用的芝加哥公約的規定，只要這些規定適用於國際航班。

第三條

權利的授予

一、締約一方給予締約另一方以下有關經營國際航班的權利：

(一) 飛越締約對方地區而不降停；

(二) 在該地區內作非運輸業務性經停；

二、締約一方給予締約另一方本協定以下規定的權利，以便在本協定附件相應部份所規定的航線上建立和經營定期國際航班。此航班和航線以下分別稱為“協議航班”和“規定航線”。在規定航線上經營協議航班時，締約一方指定空運企業除享有本條第一款所規定的權利外，還享有在締約對方地區內規定航線地點降停的權利，以便以分開或混合的方式上下旅客、貨物或郵件來自或前往：

(一) 締約另一方地區；及

(二) 締約雙方航空當局隨時協議的中間及以遠地點。

三、本條不應被視為給予締約一方空運企業以出租或取酬為目的，在締約另一方地區內的一點裝載旅客、其行李、包括郵件在內的貨物前往該締約另一方地區內另一點的權利。

第四條

空運企業的指定與授權

一、締約一方有權經適當途徑以書面形式向締約另一方指定一家或多家空運企業在規定的航線上經營協議航班，以及撤銷和更改該指定。

二、締約另一方航空當局收到上述指定，並在答覆有關指定空運企業按規定方式提出的申請時，在不違反本條第三、四款和第五款規定的情況下，應在最短時間內向提出申請的指定空運企業授予適當的經營許可。

三、締約一方航空當局可以要求締約另一方所指定的空運企業向其證明，該空運企業具備資格履行該當局根據通常及合理地應用於經營國際航班的法律和規定所規定的條件。

四、締約一方可以要求締約另一方向其證明該締約方保持和妥善實行本協定所規定的各項標準，特別是第十三條有關保安的標準。

五、一) 澳門特別行政區政府如對法蘭西共和國政府指定空運企業的下述情況有疑義，則有權拒絕授予本條第二款所述的經營許可，或對該指定空運企業行使本協定第三條第二款中所規定的權利附加其認為必要的條件：

(一) 該空運企業是根據建立歐洲共同體的條約在法蘭西共和國境內成立，並已根據歐洲共同體法律得到經營許可證；

(二) 負責授予其空運經營執照的歐洲共同體成員國對該空運企業實施並保持有效的監管，並且在指定中對有關航空當局予以清楚識別。

二) 法蘭西共和國政府如對澳門特別行政區指定空運企業在澳門特別行政區註冊和以澳門特別行政區為主要經營地有疑義，則有權拒絕授予本條第二款所述的經營許可，或對該空運企業行使本協定第三條第二款中所規定的權利附加它認為必要的條件。

六、一家空運企業一經指定和授權，可隨時開始經營協議航班，條件是該空運企業遵守本協定的適用條款。

第五條

法律和規定的適用

一、締約一方關於從事國際航班的航空器進出其地區的法律和規定，或關於該等航空器在其地區內營運和航行的法律和規定，均適用於締約另一方指定的一家或多家空運企業轄下的任何國籍的航空器，該等航空器進出或停留於該締約一方的地區時，均須遵守該締約方的此等法律和規定。

二、締約一方關於航空器上的旅客、行李、機組、貨物或郵件進出其地區的法律和規定，例如關於入境、放行、航空保安、移民、護照、海關和檢疫的規定及對於郵件而言的郵政規定，締約另一方指定的一家或多家空運企業載運的此種旅客、行李、機組、貨物或郵件，在進入或離開或在上述締約一方地區內時均須遵守或代其遵守。

三、締約一方在適用本條所指的法律和規定於締約另一方指定的一家或多家空運企業時，不應給予其自己的一家或多家空運企業以更優惠的待遇。

第六條 撤銷或暫停經營許可

一、締約一方有權撤銷或暫停經營許可，或暫停締約另一方指定空運企業行使本協定所給予的權利，或對行使此等權利附加其認為必要的條件：

- 一) 無論屬於何種情況，締約一方有依據按照本協定第四條第五款拒絕發給經營許可；
- 二) 該空運企業未能遵守授予權利的締約方通常和合理地適用於國際航空運輸運營的法律或規定；
- 三) 該空運企業未能按照本協定所規定的條件經營；
- 四) 無論屬於何種情況，締約另一方未能保持和施行本協定第九條（航空安全）第六款和第十三條（航空保安）所規定的標準。
- 五) 無論屬於何種情況，締約另一方未能根據第九條（航空安全）第二款採取適當措施改善安全。

二、除非本條第一款所述的撤銷或暫停經營許可或暫停行使權利或附加條件必須立即執行，以防止進一步違反法律和規定，或本協定的條款，否則這種權利只能在與締約另一方協商後方可行使。此協商應在締約一方提出要求之日後的三十天之內進行，除非雙方另有約定。

第七條 協議航班經營原則

一、締約各方核實締約雙方的指定空運企業根據本協定，在經營規定航線上的協議航班方面是否享有公平均等的機會，以及其指定的一家或多家空運企業按照符合此原則的各項條件進行經營。

二、在經營協議航班方面，締約各方確保其指定的一家或多家空運企業顧及締約另一方指定的一家或多家空運企業的利益，以免不適當地影響後者在相同航線的全部或部分航段上所提供的航班。

三、締約雙方指定空運企業提供的協議航班，應與公眾對規定航線的運輸需求保持密切關係。其主要目的是以合理載運比，並按基於本協定第十一條規定的相應運價提供足夠的運力，以滿足當前和合理預期到的旅客和貨物，包括郵件的需求，以便締約雙方地區之間的航班得以有序發展。

四、指定空運企業為在指定空運企業的締約一方地區地點以外的規定航線上其它地點上下旅客和包括郵件在內的貨物提供的運輸，應根據運力須與下列各點相聯系的總原則制定：

- (一) 前往和來自指定空運企業的締約一方地區的運輸需要；
- (二) 在考慮到組成該區域國家的空運企業建立的其它運輸航班之後，協議航班途徑該區域的運輸需要；及
- (三) 聯程航班經營的需要。

第八條

適航證、資格證及執照

一、為經營規定航線上的協議航班，締約一方頒發或核准有效的適航證、資格證和執照，締約另一方應承認其有效，條件是頒發或核准此種證件或執照的要求相當或高於根據芝加哥公約可能制定的最低標準。

二、然而，締約一方對為在其地區上空飛行，由締約另一方或任何第三方發給對澳門特別行政區而言其自己的居民和對法蘭西共和國而言其自己國民的資格證和執照，保留拒絕承認其有效的權利。

第九條

航空安全

一、締約一方可以就締約另一方在航空設施、空勤機組、航空器及其經營方面所保持的安全標準問題隨時要求進行協商。此協商應在提出要求之後的三十（30）天內進行。

二、如果此種協商之後，締約一方發現締約另一方在上述任何方面未能有效地保持和實施至少相當於根據芝加哥公約屆時有效的最低的安全標準，締約一方應將此等發現通知締約另一方，締約另一方應採取適當的步驟予以糾正。如締約另一方未能在合理時間內，且無論何種情況在十五（15）天內或可能同意的更長時期內採取適當行動，將有理由實施本協定第六條規定。

三、儘管有芝加哥公約第三十三條提及的義務，雙方同意締約一方一家或多家空運企業的來往於締約另一方地區經營的航空器或租用的航空器，在締約另一方地區內時，須服從締約另一方授權代表登機及對航空器外部的檢查，對航空器及機組人員證件是否有效以及航空器及其設備的表面狀況的檢查（本條中稱為“停機坪檢查”），條件是此種檢查不會導致不合理的延誤。

四、如果任何上述停機坪檢查或一系列的停機坪檢查結果：

（一）使對某架航空器或某架航空器的營運不符合根據芝加哥公約屆時有效的最低標準產生嚴重關切，或

（二）使對因缺少有效地保持和實施根據芝加哥公約屆時所制定的安全標準產生嚴重關切，

為貫徹芝加哥公約第三十三條，執行檢查的締約方可自行作出結論，即對該架航空器的證照或該架航空器的經營人或機組人員的證照的頒發或核准有效的要求，沒有達到或高於根據芝加哥公約屆時有效的最低標準。

五、如果根據上述第三款對締約一方一家或多家空運企業經營的某架航空器實行的停機坪檢查遭到拒絕，締約另一方可自行推論，即存在上述第四款提及的嚴重關切，並得出該款提及的結論。

六、如果締約一方不論由於一次停機坪檢查，或一系列停機坪檢查，或一次拒絕停機坪檢查、協商或其他形式的對話而得出結論，即為某空運企業或多家空運企業的營運安全必須採取緊急行動，締約各方保留立即暫停或改變該空運企業或多家空運企業的經營許可。

七、締約一方根據上述第二款或第六款所採取行動的條件一旦不再存在，則應停止任何行動。

第十條

航班時刻的批准

一、締約雙方指定空運企業應在不晚於計劃實施之日的三十（30）天之前將計劃飛行的協議航班的時刻表及其任何修改提交締約雙方航空當局批准。

二、航班時刻表應特別列明將向公眾提供的時刻、班次、機型、座位佈局及座位數。

三、締約雙方指定空運企業經雙方航空當局批准，可以在“特定”情況下經營協議航班的加班飛行。此類飛行的批准申請須在不晚於計劃飛行之日十五（15）天之前提出。

第十一條

運價

一、締約一方指定空運企業在來往於締約另一方地區的載運所採用的運價應在合理的水平上制定，適當注意所有相關因素，包括運營成本、客戶利益、合理利潤、各個航班的特點及其他空運企業採用的運價。

二、運價應至少在其計劃實施之日六十（60）天之前提交雙方航空當局正式批准。如在提交該運價後的三十（30）天之內雙方航空當局均未發出不批准通知，該運價應視為已獲批准。特殊情況下，該等期限可縮短，但須事先經上述航空當局協商同意。

三、如締約一方航空當局根據本條第二款不予批准某項運價，締約雙方航空當局應設法通過協商確定該運價。此商談應自締約一方航空當局通知締約另一方航空當局其不予批准該運價之日起的三十（30）天內開始進行。如未能達成協議，該爭議應按本協定第二十條的規定處理。

四、除非有關的一家或多家空運企業撤銷某項根據本條規定制定的運價，否則該運價應持續有效，直至其有效期限屆滿或直至根據本條或本協定第二十條確定了新的運價為止，但不可自締約一方航空當局不批准之日起超過十二（12）個月。

五、締約各方航空當局應盡其可能確保指定空運企業遵守向締約雙方航空當局申請的協議運價，任何空運企業不得違法以任何方式直接或間接地減少該運價。

六、儘管有本條的規定，對於指定的一家或多家空運企業收取的完全是在歐洲共同體內運輸的運價必須符合歐洲共同體的法律。

第十二條

關稅

一、締約一方指定的一家或多家空運企業經營國際航班的航空器，及航空器上正常設備、燃料、潤滑油、消耗性技術供應品、包括發動機在內的零備件、機上供應品（包括但不限於食品、飲料、酒和煙草以及在僅供飛行中限量出售或供乘客使用的其它物品），地面設備以及其它計劃用於或僅用於該締約方指定空運企業經營國際航班的航空器的營運或維護的機上物品，在進入締約另一方地區時，應在臨時和對等的基礎上放行，並在運出之前免除所有關稅、進口限制、財產稅、資本稅、檢查費、消費稅及非基於提供抵達服務成本的費用和類似收費，條件是此類設備及供應品留置在航空器上。

二、正常設備、包括發動機在內的零備件、提供的燃料及潤滑油、機上供應品、印制的客票、貨運單、締約一方指定空運企業任何印有該指定空運企業標誌的宣傳品，以及供免費發放的一般印刷品，在適當限量內運入或代為該空運企業運入締約另一方地區，或裝上該指定空運企業的航空器並僅供該航空器在經營國際航班上使用時，締約對方應在對等的基礎上免除關稅、消費稅及本條第一款所指的非基於提供抵達服務成本的費用和類似收費，即使這些供應品是供在其裝上航空器的締約一方地區航程的任何航段上使用。

三、本條第一、二款所指的物品可能被要求置於有關當局的監管或控制之下。

四、締約任何一方指定空運企業的機上正常設備、零備件、燃料及潤滑油以及機上供應品，在徵得締約對方海關當局批准的情況下方可在該締約方地區卸下。該當局可要求上述物品置於其監管之下直至重新運出或按照海關的規定另行處理。

五、在締約任何一方的一家或多家指定空運企業已與另一家或多家空運企業就在締約另一方地區內租用或移交本條第一款和第二款規定的物品訂有協議的情況下，本條規定的免除亦應同樣適用，條件是該其它空運企業同樣從該締約另一方享有類似的免除。

六、本協定的內容不得妨礙法蘭西共和國以非歧視的方式，對在其領土內向澳門特別行政區指定空運企業供應的，供該企業在法蘭西共和國領土內的一點和法蘭西共和國領土內另一點或另一個歐洲共同體成員國領土內一點之間經營航班的航空器使用的燃油徵收稅、稅款、關稅、收費或各種費用。

第十三條

航空保安

一、締約雙方根據國際法賦予他們的權利和義務，重申彼此之間對保障民航保安免受非法行為干擾的義務構成本協定不可分割的一個部分。在其根據國際法的權利和義務的普遍性不受限制的同時，締約雙方應特別遵守一九六三年九月十四日在東京簽訂的關於在航空器內犯罪和犯有某些其他行為的公約、一九七零年十二月十六日在海牙簽訂的關於制止非法劫持航空器的公約、一九七一年九月二十三日在蒙特利爾簽訂的關於制止危害民用航空安全的非法行為的公約中的保安條款，以及對締約雙方均具約束力的任何多邊航空保安協議。

二、締約雙方應根據請求相互提供一切必要的協助，以防止非法劫持民用航空器和其他危及該等航空器、其旅客和機組、機場和導航設施安全的非法行為，以及危及民航保安的任何其他威脅。

三、締約雙方在其相互關係中，應遵守國際民航組織所制定和指定為芝加哥公約附件的航空保安規定，只要該保安規定適用於締約雙方。締約雙方須要求，以締約各方地區為主要經營地或永久駐地的航空器經營人，以及締約各方地區的機場經營人的運作符合該等航空保安規定。本款中所指的航空保安規定包括有關締約方通告的任何差異。締約各方應提前將其通告有關這些條款任何差異的意向通知締約對方。

四、締約各方同意，該等航空器經營人在進出或留在締約另一方的地區時，可能被要求遵守締約另一方要求的本條第三款所述關於入出境以及在其地區停留時的航空保安的規定。締約各方須確保在其地區內有效地實施足夠的措施，以保護航空器，並在旅客登機或裝載貨物之前及登機裝貨時，檢查旅客、機組、手提物品、行李、貨物和機上供應品。締約各方對締約另一方為對付某項特定的威脅要求採取合理的特別保安措施，亦應給予同情的考慮。

五、倘若發生非法劫持民用航空器的事件或威脅，或其他針對該航空器、其旅客和機組、機場及航空導航設施安全的非法行為，締約雙方須互相協助提供通訊的便利及採取其它適當措施，以便迅速及安全地終止上述事件或此種事件的威脅。

六、如果締約一方有合理的理由確信締約另一方違反了本條有關的航空保安規定，該締約一方可以要求立即與締約另一方協商。如在收到此要求後的十五(15)天之內未能達成圓滿協議，將有理由暫停根據本協定授予締約雙方的權利。在締約一方航空器、其旅客和機組受到直接和非尋常威脅的緊急情況有需要時，如締約另一方沒有充分履行其根據本條的義務，締約一方可立即採取適當的臨時性保護措施以抵禦該威脅。任何根據本款所採取的行動應在締約另一方按本條的保安條款行事時停止。

第十四條

統計

締約一方航空當局應根據締約另一方航空當局的要求，向其提供合理需要的定期統計資料或其他統計報表，以審查本條前述締約方指定空運企業在協議航班上提供的運力。此類資料應包括確定空運企業的協議航班所載運的業務量所需的所有情況。

第十五條

收入的匯出

一、締約各方應在對等的基礎上，根據要求，給予締約對方指定的一家或多家空運企業將其在本地銷售航班運輸服務及密切相關活動的收入，扣除在締約另一方地區內開銷後的餘額兌換並匯至其所選擇地區的權利。兌換及匯出應允許及時，無限制或稅收，以該空運企業最初提出該筆交易及匯款申請時的適用匯率進行。

二、締約各方應給予締約對方的一家或多家指定空運企業用其在締約對方地區所得部份或全部收入支付所有有關運輸活動（包括購買燃油）及其他與航空運輸相關活動的費用。

三、如締約雙方之間簽有償付服務的專門協議，則應適用該協議。

第十六條 空運企業代表

一、締約一方指定的一家或多家空運企業有權在對等基礎上，根據締約另一方關於入境、居留和就業的法律和規定，在締約另一方地區派駐和保留自己的為提供航班所需的管理、技術、經營和其他專業人員。

二、締約各方指定的一家或多家空運企業有權在對等的基礎上，在締約對方地區建立辦事處，並可直接或按其意願通過其代理人從事航空運輸銷售。

三、締約各方應在對等與尊重其法律和規定的基礎上，允許締約對方指定的一家或多家空運企業必要人員進入其地區內航空器運營的有關機場和該機場的各個區域。

四、締約各方應在對等基礎上，根據其法律和規定，給予締約對方指定的一家或多家空運企業因經營活動所需的其他人員不超過九十（90）天的短期進入和在其地區內停留的權利。

五、在對等基礎上，締約各方指定的一家或多家空運企業有權在締約對方地區內使用自己的票證，直接在其辦事處及按其意願通過其選擇的授權代理人從事航空客貨運輸銷售。該指定空運企業有權銷售此類運輸，因而可在締約對方地區內按其意願以締約任何一方貨幣或任何可自由兌換外幣開立和保留銀行帳戶，任何人可以用當地貨幣或任何可自由兌換外幣購買該運輸。

第十七條 用戶費

一、締約一方有關當局或機構向締約另一方指定的一家或多家空運企業徵收的機場設施及服務、安全、保安、導航及其他在其控制下的設施的使用費應公正、合理、無歧視並在各類用戶間公平分攤。該收費不應高於向任何其他經營類似國際航班的空運企業使用同樣服務及設施所徵收的費用。

二、這些收費反映，但不應超過提供機場設施及服務以及安全、保安和導航服務及設施所需的總成本的公平比例。提供的收費服務及設施應以經濟和有效為基礎。

三、締約各方應鼓勵其主管收費當局與使用有關服務和設施的空運企業進行協商，在可行的情況下透過空運企業的代表組織進行該協商。倘有任何更改空運企業使用費的建議，應合理預先通知，以便他們在生效之前表達意見。締約各方還應鼓勵其主管收費當局與空運企業就使用費事宜交換有關的資料。

第十八條 過境

一、過境締約一方地區的旅客和貨物僅應實施簡化的檢查。

二、過境締約一方地區的貨物和行李應免除所有關稅、檢查費及其它稅費，以服務成本為基礎的收費除外。

第十九條

協商

締約一方可隨時要求就本協定的執行、解釋、適用或修改進行協商。此協商可以在雙方航空當局之間進行，除非締約雙方另有協議，協商應在締約另一方收到書面要求之日起六十（60）天之內開始。

第二十條

解決爭議

一、如果締約雙方就本協定的解釋或適用發生任何爭議，締約雙方首先應設法通過談判直接解決。

二、如果締約雙方未能通過談判解決爭議，它們可以將該項爭議提交雙方同意的人士或機構處理，或在締約任何一方的要求下，提交一個由三名仲裁員組成的仲裁庭裁決，仲裁庭的組成方式如下：

（一）在接獲仲裁要求三十（30）天內，締約各方應委任一名仲裁員。在委任第二名仲裁員後六十（60）天之內，經兩名仲裁員協議委任一名在該項爭議中可視為中立國家的國民為第三名仲裁員，該仲裁員出任仲裁庭的主席。

（二）若在上述規定的期限內，未能完成某項委任，締約任何一方可以要求國際民航組織理事會主席在三十天（30）內委任所需的仲裁員。如該主席認為由於他是某一國家的國民，而此國家在爭議中不能視為中立，仲裁員便由沒有因上述理由失去委任資格的最資深副主席委任。

三、除非如本條下文所述或締約雙方另有協議，仲裁庭將確定其權限範圍和制訂自己的程序。在仲裁庭完全組成之後不遲於三十（30）天，應根據仲裁庭發出的指令或締約任何一方提出請求，舉行確定仲裁的確切事項和須遵循的具體程序的會議。

四、除非締約雙方另有協議或仲裁庭另有規定，締約各方必須在仲裁庭完全組成之後四十五（45）天內提交一份備忘錄。答覆期限為此後六十（60）天。仲裁庭可按締約任何一方的請求，或按其自己決定在答覆期滿後三十（30）天之內舉行聽證會。

五、仲裁庭應力爭在聽證會結束之後三十（30）天內，或如果未舉行聽證會時，在兩份答覆都已提交之日後三十（30）天內，作出書面裁決。裁決按多數票作出。

六、締約雙方可以在收到裁決之後十五（15）天內提出澄清裁決的要求，此種澄清應在收到此種要求之後的十五（15）天內作出。

七、仲裁庭的裁決對締約雙方均具約束力。

八、締約各方將承擔其委任仲裁員的費用。仲裁庭的其他費用，包括國際民航組織理事會主席或副主席在執行本條第二款第二段程序時所產生的費用由締約雙方平均分攤。

九、若締約一方不履行根據本條第五款做出的裁決並只要此情況繼續，締約另一方可限制、拒絕或撤銷根據本協定給予違規的締約方或違規的指定空運企業的任何權利或特權。

第二十一條

修改

一、締約任何一方如認為需要修改本協定的任何條款，如締約雙方達成協議，該項修訂在締約雙方通過適當途徑確認已完成必要程序後生效。

二、對於本協定附件的修訂可在締約雙方航空當局之間直接協商。

第二十二條
多邊協議

如在本協定生效後，締約雙方又受涉及本協定管轄的事務的多邊協議約束，則按該協議的規定執行。締約雙方可根據本協定第十九條舉行協商以確定該多邊協議的條款對本協定的影響程度，以及是否應對本協定進行修改以顧及該多邊協議。

第二十三條
終止

締約任何一方可以隨時以書面形式經適當途徑通知締約另一方其終止本協定的決定。此通知應同時發給國際民航組織。在此情況下，除非在期限到期之前協議撤銷終止通知，本協定自締約另一方收到通知之日第一個週年前的午夜（通知接收地）終止。在未接到締約對方確認收到通知的情況下，則在國際民航組織確認收到此通知十五（15）天後，應視為該通知已被收到。

第二十四條
向國際民航組織登記

本協定和對本協定所作的任何修改須向國際民航組織登記。

第二十五條
生效

締約各方相互通知其業已完成本協定生效所需程序，本協定自收到回覆通知之日的翌月的第一天生效。

下列代表，經其各自政府正式授權，已在本協定上簽字，以昭信守。

本協定於二零零六年五月二十三日在巴黎簽訂，一式兩份，每份用中文、葡萄牙文和法文寫成，三種文本同等作準。

中華人民共和國
澳門特別行政區
政府代表

法蘭西共和國
政府代表

歐文龍
運輸工務司司長

多米尼克·佩爾本
運輸基建旅遊
暨海事部部長

附件
航線表

第一部分

澳門特別行政區指定空運企業經營客貨航班的往返航線：

始發點	中間點	目的地點	以遠點
澳門	多個地點 見註二)、三)及四)	巴黎	多個地點 見註二)、三)及四)

第二部分

法蘭西共和國指定空運企業經營客貨航班的往返航線：

始發點	中間點	目的地點	以遠點
巴黎	多個地點 見註二)、三)及四)	澳門	多個地點 見註二)、三)及四)

註：

一) 締約各方指定的一家或多家空運企業可以根據方便，在其部份或全部航班上：

——經營單程或來回程航班；

——不降停規定航線上的一個或多個地點；

——更改規定航線上航班地點的順序（包括將中間點作為以遠點經營或者相反以及在航班的一個方向不降停多個地點的可能性）；

——在締約另一方地區或以遠點終止其航班；

條件是這些航班在指定空運企業的締約方地區內始發或終止。

二) 締約各方指定的一家或多家空運企業可根據方便，在其部份或全部航班上經營任何中間點或以遠點，只要在該地點與締約對方地區地點之間不行使第五業務權。

三) 締約雙方指定空運企業可以在中間點和/或以遠點上行使第五業務權，但須由締約雙方航空當局以一事一議的方式協商交換此航權。

四) 中國內地地點、台灣以及香港不得作為中間點或以遠點。

**ACORDO DE TRANSPORTE AÉREO ENTRE O GOVERNO
DA REGIÃO ADMINISTRATIVA ESPECIAL DE MACAU
DA REPÚBLICA POPULAR DA CHINA
E O GOVERNO DA REPÚBLICA FRANCESA**

O Governo da Região Administrativa Especial de Macau da República Popular da China («Região Administrativa Especial de Macau»), devidamente autorizado para concluir o presente Acordo pelo Governo Popular Central da República Popular da China, e o Governo da República Francesa, daqui em diante referidos como as Partes Contratantes,

Desejando concluir um Acordo destinado a definir o enquadramento para os serviços aéreos a estabelecer entre a Região Administrativa Especial de Macau e a França,

Acordaram o seguinte:

Artigo 1.º

Definições

1. Para efeitos do presente Acordo, salvo se diversamente estabelecido:

(a) o termo «Convenção de Chicago» significa a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago, no dia 7 de Dezembro de 1944 e inclui quaisquer Anexos adoptados nos termos do Artigo 90.º da Convenção e quaisquer modificações aos Anexos ou à Convenção nos termos dos Artigos 90.º e 94.º da mesma, na medida em que estes Anexos e modificações se apliquem a ambas as Partes Contratantes;

(b) o termo «autoridades aeronáuticas» significa, no caso da Região Administrativa Especial de Macau, a Autoridade de Aviação Civil e, no caso da República Francesa, a «Direction Générale de l'Aviation Civile» ou, em ambos os casos, qualquer pessoa ou entidade autorizada a exercer quaisquer funções presentemente asseguradas pelas referidas autoridades ou com funções semelhantes;

(c) o termo «empresa de transporte aéreo designada» significa uma empresa de transporte aéreo que tenha sido designada e autorizada nos termos do artigo 4.º do presente Acordo;

(d) o termo «área» em relação à Região Administrativa Especial de Macau, compreende a Península de Macau e as Ilhas da Taipa e de Coloane e, em relação à França, tem o significado atribuído a «território» no Artigo 2.º da Convenção de Chicago;

(e) os termos «serviço aéreo», «serviço aéreo internacional», «empresa de transporte aéreo» e «paragem para fins não comerciais» têm o significado que lhes é respectivamente atribuído pelo Artigo 96.º da Convenção;

(f) o termo «rotas especificadas» significa as rotas especificadas no Quadro de Rotas anexo ao presente Acordo;

(g) o termo «serviços acordados» significa serviços aéreos regulares operados mediante remuneração para o transporte de passageiros, correio e carga, separada ou conjuntamente, nas rotas especificadas;

(h) o termo «tarifa» significa:

— o preço cobrado por uma empresa de transporte aéreo pelo transporte de passageiros e bagagem em serviços aéreos regulares e os encargos e condições relativos aos serviços agregados a esse transporte;

— a taxa de frete cobrada por uma empresa de transporte aéreo pelo transporte de carga (excluindo correio) em serviços aéreos regulares;

— as condições reguladoras da disponibilidade ou aplicabilidade de qualquer dessas tarifas ou taxas de frete, incluindo quaisquer proveitos conexos; e

— a comissão a pagar por uma empresa de transporte aéreo a um agente pela venda de bilhetes ou conhecimentos de carga aérea no âmbito de serviços aéreos regulares;

(i) o termo «taxas de utilização» significa uma taxa imposta a empresas de transporte aéreo pelas autoridades competentes ou por estas autorizadas, relativas ao fornecimento de bens ou infra-estruturas do aeroporto ou de infra-estruturas de navegação aérea, incluindo serviços e infra-estruturas relacionados com aeronaves, suas tripulações, passageiros e carga;

(j) o termo «leis e regulamentos» de uma Parte Contratante significa as leis e os regulamentos em cada momento em vigor na área dessa Parte Contratante;

(k) o termo «o presente Acordo» significa o presente Acordo, os respectivos Anexos e quaisquer modificações ao Acordo ou aos Anexos acordadas nos termos do Artigo 21.º do presente Acordo.

2. O Anexo constitui parte integrante do presente Acordo. Todas as referências ao Acordo incluem igualmente o Anexo, salvo se contrariamente estabelecido.

Artigo 2.º

Disposições da Convenção de Chicago Aplicáveis aos Serviços de Transporte Aéreo Internacional

Na aplicação do presente Acordo, as Partes Contratantes agirão em conformidade com as disposições da Convenção de Chicago aplicáveis a ambas as Partes Contratantes, na medida em que tais disposições sejam aplicáveis aos serviços aéreos internacionais.

Artigo 3.º

Concessão de Direitos

1. Cada Parte Contratante concede à outra Parte Contratante os seguintes direitos na exploração dos respectivos serviços aéreos internacionais:

- (a) sobrevoar, sem aterrar, a sua área;
- (b) efectuar paragens na sua área, para fins não comerciais.

2. Cada Parte Contratante concede à outra os direitos especificados no presente Acordo, tendo por fim o estabelecimento e exploração de serviços aéreos internacionais regulares nas rotas especificadas na respectiva Secção do Anexo ao presente Acordo. Tais serviços e rotas são, de ora em diante, designados por «os serviços acordados» e «as rotas especificadas», respectivamente. Na exploração de um serviço acordado numa rota especificada, a empresa de transporte aéreo designada por uma das Partes Contratantes terá o direito de, adicionalmente aos direitos especificados no número 1 deste Artigo, fazer paragens na área da outra Parte Contratante nos pontos especificados nessa rota especificada com o intuito de embarcar ou desembarcar passageiros, bagagem e carga, incluindo correio, separada ou conjuntamente, para serem transportados de e para:

- (a) a área da outra Parte Contratante; e
- (b) os pontos intermédios e além que periodicamente sejam objecto de acordo pelas autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

3. Nenhuma disposição do presente Artigo será entendida como concedendo à empresa de transporte aéreo de uma das Partes Contratantes o direito de embarcar, na área da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem e carga, incluindo correio, transportados por aluguer ou de forma remunerada e destinados a um outro ponto na área dessa outra Parte Contratante.

Artigo 4.º

Designação e Autorização de Empresas de Transporte Aéreo

1. Cada Parte Contratante terá o direito de designar, por escrito, através dos canais apropriados, à outra Parte Contratante, uma ou mais empresas de transporte aéreo para explorar os serviços acordados nas rotas especificadas e para revogar ou alterar essas designações.

2. Uma vez recebida esta designação, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, deverão, na sequência do pedido da empresa de transporte aéreo designada, formulado em conformidade com as formalidades prescritas, e nos termos dos números 3, 4 e 5 deste Artigo, conceder, sem demora, à empresa de transporte aéreo designada, a necessária autorização de exploração.

3. As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante poderão exigir que a empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante prove estar qualificada para preencher as condições prescritas nas leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicáveis à exploração de serviços aéreos internacionais pelas referidas autoridades.

4. Cada uma das Partes Contratantes poderá exigir à outra Parte Contratante que prove que mantém e aplica correctamente as normas estabelecidas no presente Acordo, especialmente as relativas à segurança constantes no Artigo 13.º.

5. (a) O Governo da República Francesa terá o direito de recusar conceder as autorizações de exploração referidas no número 2 deste Artigo, ou de impor as condições que considere necessárias ao exercício por uma empresa de transporte aéreo designada pela Região Administrativa Especial de Macau dos direitos especificados no número 2 do Artigo 3.º do presente Acordo, sempre que considere não estar demonstrado que essa empresa de transporte aéreo está constituída e tem o seu principal local de negócios na Região Administrativa Especial de Macau.

(b) O Governo da Região Administrativa Especial de Macau terá o direito de recusar conceder as autorizações de exploração referidas no número 2 deste Artigo, ou de impor as condições que considere necessárias ao exercício por uma empresa de transporte aéreo designada pelo Governo da República Francesa dos direitos especificados no número 2 do Artigo 3.º do presente Acordo, sempre que considere não estar demonstrado que:

i) a empresa de transporte aéreo está constituída no território da França ao abrigo do Tratado que instituiu a Comunidade Europeia e é titular de uma Licença de Exploração emitida em conformidade com a lei da Comunidade Europeia; e

ii) o controlo regulador efectivo da empresa de transporte aéreo é exercido e mantido pelo Estado Membro da Comunidade Europeia responsável pela emissão do Certificado de Operador de Transporte Aéreo e a respectiva autoridade aeronáutica está claramente identificada na designação.

6. Quando uma empresa de transporte aéreo esteja desta forma designada e autorizada poderá, a qualquer tempo, iniciar a exploração dos serviços acordados, desde que cumpra todas as disposições aplicáveis constantes do presente Acordo.

Artigo 5.º

Aplicação de Leis e Regulamentos

1. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada e saída da sua área de aeronaves afectas a serviços aéreos internacionais ou à exploração e navegação dessas aeronaves dentro da sua área, serão aplicáveis às aeronaves da empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante, sem distinção de nacionalidade, e deverão ser observadas por essas aeronaves, à entrada, saída e durante a permanência na área da primeira Parte Contratante.

2. As leis e regulamentos de uma Parte Contratante relativos à entrada e saída da sua área de passageiros, bagagem, tripulações, carga e correio transportados a bordo de aeronaves, designadamente os respeitantes à entrada, saída, segurança da aviação, imigração, passaportes, alfândega e quarentena ou, no caso de correio, os regulamentos postais, deverão ser cumpridos pelos ou em nome dos passageiros, bagagem, tripulação, carga e correio da empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante, à entrada, saída e durante a permanência na área da primeira Parte Contratante.

3. Na aplicação das leis e regulamentos referidos neste Artigo à empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante, uma Parte Contratante não concederá um tratamento mais favorável à sua ou às suas próprias empresas de transporte aéreo.

Artigo 6.º

Revogação ou Suspensão da Autorização de Exploração

1. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de revogar ou suspender uma autorização de exploração ou de suspender o exercício dos direitos concedidos por força do presente Acordo a uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante ou de impor as condições que considere necessárias ao exercício desses direitos:

(a) sempre que uma Parte Contratante possa recusar a concessão de autorizações de exploração, ao abrigo do número 5 do Artigo 4.º do presente Acordo;

(b) no caso de essa empresa de transporte aéreo não cumprir as leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados à exploração de transporte aéreo internacional pela Parte Contratante que concedeu esses direitos;

(c) no caso de essa empresa de transporte aéreo não operar de acordo com as condições estipuladas no presente Acordo;

(d) sempre que a outra Parte Contratante não mantiver e aplicar os padrões previstos no número 6 do Artigo 9.º (Segurança Operacional) e no Artigo 13.º (Segurança da Aviação);

(e) sempre que a outra Parte Contratante se abster de tomar as medidas apropriadas para melhorar a segurança operacional de acordo com o número 2 do Artigo 9.º (Segurança Operacional).

2. Salvo se a imediata revogação ou suspensão da autorização de exploração ou a suspensão dos direitos referidos no número 1 do presente Artigo ou a imposição de condições se mostrarem essenciais para a prevenção de novas violações das leis e regulamentos ou das disposições do presente Acordo, tais direitos apenas serão exercidos após a realização de consultas com a outra Parte Contratante. As consultas terão lugar no prazo de trinta (30) dias após a data da apresentação do respectivo pedido por uma das Partes Contratantes, salvo se diversamente acordado por ambas as Partes Contratantes.

Artigo 7.º

Princípios Reguladores da Exploração dos Serviços Acordados

1. Cada Parte Contratante assegurará que as empresas de transporte aéreo designadas por ambas as Partes Contratantes beneficiarão de justas e iguais oportunidades na exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas e que a empresa ou empresas de transporte aéreo respectivamente designadas respeitarão este princípio.

2. Cada Parte Contratante assegurará que a empresa ou empresas de transporte aéreo por si designadas terão em conta os interesses das empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante ao explorar os serviços acordados, de modo a não afectar indevidamente os serviços por estas fornecidos na totalidade ou parte das mesmas rotas.

3. Os serviços acordados prestados pelas empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes deverão estar estreitamente relacionados com as necessidades de transporte do público nas rotas especificadas e terão como objectivo primordial o fornecimento a uma taxa de ocupação razoável, compatível com as tarifas definidas nos termos do Artigo 11.º do presente Acordo, de capacidade adequada às necessidades presentes e razoavelmente previsíveis de transporte de passageiros e carga, incluindo correio, com vista a um desenvolvimento ordenado dos serviços aéreos entre as áreas das Partes Contratantes.

4. O fornecimento de transporte de passageiros e de carga, incluindo correio, pelas empresas de transporte aéreo designadas, embarcados e desembarcados em pontos nas rotas especificadas fora da área da Parte Contratante que designou a empresa de transporte aéreo, obedecerá ao princípio geral segundo o qual a capacidade está relacionada com:

- (a) as exigências de tráfego de e para a área da Parte Contratante que designou as empresas de transporte aéreo;
- (b) as exigências de tráfego da região atravessada pelo serviço acordado, tendo em conta os demais serviços de transporte oferecidos pelas empresas de transporte aéreo dos Estados da região; e
- (c) as exigências da exploração integral da linha.

Artigo 8.º

Certificados de Aeronavegabilidade, Certificados de Habilitação e Licenças

1. Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de habilitação e as licenças, emitidos ou validados por uma das Partes Contratantes, serão reconhecidos como válidos pela outra Parte Contratante para fins de exploração dos serviços aéreos nas rotas especificadas, desde que os padrões exigidos para a emissão ou validação desses certificados ou dessas licenças sejam equivalentes aos padrões mínimos aplicáveis, nos termos da Convenção de Chicago.

2. Cada uma das Partes Contratantes, reserva-se, contudo, o direito de não reconhecer a validade de certificados de habilitação e de licenças concedidos pela outra Parte Contratante ou por uma terceira parte, aos seus próprios nacionais, no caso da República Francesa, e aos seus próprios residentes, no caso da Região Administrativa Especial de Macau, para efeitos da realização de voos sobre a sua área.

Artigo 9.º

Segurança Operacional

1. Cada uma das Partes Contratantes poderá, a todo o tempo, solicitar consultas sobre os padrões de segurança adoptados pela outra Parte Contratante em áreas relativas a infra-estruturas aeronáuticas, tripulações, aeronaves e respectiva operação. Essas consultas terão lugar no prazo de trinta (30) dias contados a partir da data do pedido.

2. Se, após essas consultas, uma das Partes Contratantes entender que a outra Parte Contratante não mantém e não aplica eficazmente, em qualquer das áreas referidas no número anterior, padrões de segurança pelo menos iguais aos mínimos aplicáveis nos termos da Convenção de Chicago, a primeira Parte Contratante notificará a outra Parte Contratante dessas constatações, devendo a outra Parte Contratante adoptar as medidas correctivas adequadas. A não adopção pela outra Parte Contratante das medidas necessárias num prazo razoável, e em qualquer caso num prazo de quinze (15) dias ou num prazo mais longo que tenha sido acordado, constitui fundamento de aplicação do Artigo 6.º do presente Acordo.

3. Não obstante as obrigações constantes no Artigo 33.º da Convenção de Chicago, é acordado que, qualquer aeronave operada ou locada por uma empresa ou empresas de transporte aéreo de uma das Partes Contratantes, em serviços para ou a partir da área da outra Parte Contratante, pode, durante a sua permanência na área da outra Parte Contratante, ser sujeita pelas autoridades representativas desta outra Parte Contratante a um exame a bordo ou ao exterior da aeronave, neste Artigo designado por «inspecção na placa» (em inglês «ramp inspection»), a fim de verificar a validade dos documentos da aeronave e da sua tripulação, bem como as condições aparentes da aeronave e do seu equipamento, desde que tal inspecção não provoque atrasos desrazoáveis.

4. Caso uma inspecção ou uma série de inspecções na placa revelem:

(a) sérias preocupações de que uma aeronave ou a sua operação não cumprem os padrões mínimos em vigor naquele momento de acordo com a Convenção de Chicago, ou

(b) sérias preocupações de que existe uma falha na manutenção e aplicação dos padrões de segurança operacional em vigor naquele momento de acordo com a Convenção de Chicago,

a Parte Contratante que procedeu à inspecção terá, para efeitos do Artigo 33.º da Convenção de Chicago, o direito de concluir que os requisitos ao abrigo dos quais os certificados e as licenças relativos àquela aeronave ou ao seu operador ou tripulação, foram emitidos ou validados, ou que os requisitos ao abrigo dos quais a aeronave é operada, não são equivalentes ou superiores aos padrões mínimos aplicáveis naquele momento nos termos da Convenção de Chicago.

5. Caso seja negado o acesso para a realização de uma inspecção na placa, nos termos do número 3 deste Artigo, a uma aeronave operada por empresa ou empresas de transporte aéreo de uma das Partes Contratantes, a outra Parte Contratante terá o direito de inferir que existem sérias preocupações do tipo referido no número 4 acima e de retirar as conclusões aí mencionadas.

6. Cada uma das Partes Contratantes reserva-se o direito de suspender ou de alterar com efeitos imediatos a autorização de operação de uma empresa ou empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante, caso a primeira Parte Contratante conclua que é essencial tomar medidas imediatas para assegurar a segurança operacional dessa empresa ou empresas de transporte aéreo, em resultado de uma inspecção ou série de inspecções na placa ou por força da recusa de acesso para a realização de uma inspecção na placa, de consultas ou de qualquer outra forma de comunicação.

7. Qualquer acção de uma das Partes Contratantes tomada de acordo com os números 2 e 6 acima, deverá ser interrompida logo que os respectivos pressupostos deixem de se verificar.

Artigo 10.º

Aprovação de Horários

1. As empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes deverão submeter à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes até trinta (30) dias antes da data de entrada em vigor pretendida as suas propostas de horários para os serviços acordados, bem como as suas modificações.

2. Os horários deverão especificar, em particular, as horas, a frequência, o tipo de aeronave, a configuração e o número de lugares disponíveis para o público.

3. As empresas de transporte aéreo designadas pelas Partes Contratantes poderão explorar, numa base «ad hoc», voos suplementares aos serviços acordados mediante a aprovação pelas autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes. Os pedidos de aprovação desses voos devem ser submetidos o mais tardar até quinze (15) dias antes da data pretendida para o início da operação.

Artigo 11.º

Tarifas

1. As tarifas a aplicar pela empresa de transporte aéreo designada por uma Parte Contratante, para o transporte de e para a área da outra Parte Contratante, serão estabelecidas dentro de níveis razoáveis, tendo em conta todos os factores relevantes, incluindo o custo de exploração, o interesse dos utentes, um lucro razoável, as características de cada serviço e as tarifas praticadas por outras empresas de transporte aéreo.

2. As tarifas deverão ser submetidas à aprovação das autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes com, pelo menos, sessenta (60) dias de antecedência sobre a data pretendida para a sua entrada em vigor. Essas tarifas considerar-se-ão aprovadas se, no prazo de trinta (30) dias após a sua submissão à aprovação, nenhuma das autoridades aeronáuticas notificar a sua não aprovação. Em casos especiais, os prazos referidos poderão ser reduzidos, com o acordo das referidas autoridades.

3. Se uma tarifa não tiver sido aprovada pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante nos termos do número 2 deste Artigo, as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes deverão desenvolver esforços no sentido de determinar a tarifa por mútuo acordo. As negociações para o efeito iniciar-se-ão no prazo de trinta (30) dias após a data em que as autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante tiverem notificado às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante a sua não aprovação da tarifa. Na falta de acordo, o diferendo deverá ser resolvido nos termos do Artigo 20.º do presente Acordo.

4. Uma tarifa estabelecida nos termos deste Artigo, manter-se-á em vigor, salvo se for retirada pela empresa ou empresas de transporte aéreo interessadas, até ao termo da sua vigência ou até que uma nova tarifa seja estabelecida nos termos deste Artigo ou do Artigo 20.º do presente Acordo, mas nunca para além de doze (12) meses após a data da não aprovação pelas autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes.

5. As autoridades aeronáuticas de cada Parte Contratante deverão desenvolver os seus melhores esforços para assegurar que as empresas de transporte aéreo designadas cumprem as tarifas acordadas e registadas nas autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes e que nenhuma empresa de transporte aéreo aplica reduções ilegais sobre essas tarifas por qualquer meio, directa ou indirectamente.

6. Não obstante o disposto no presente Artigo, as tarifas a serem cobradas pela(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) para o transporte aéreo operado totalmente dentro da Comunidade Europeia ficam sujeitas à lei da Comunidade Europeia.

Artigo 12.º

Direitos Aduaneiros

1. À entrada na área de uma Parte Contratante, as aeronaves utilizadas na exploração de serviços aéreos internacionais pela empresa ou empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante, o seu equipamento normal, combustíveis, lubrificantes, abastecimentos técnicos consumíveis, peças sobressalentes incluindo motores e provisões de bordo (incluindo mas não limitado a alimentos, bebidas, álcool, tabaco e outros produtos destinados a serem vendidos ou usados pelos passageiros em quantidades limitadas durante o voo), equipamentos terrestres, bem como outros artigos destinados ou utilizados exclusivamente em conexão com a exploração ou manutenção de aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais, que se encontrem a bordo dessas aeronaves, serão, numa base de reciprocidade, admitidos, temporariamente até ao momento da sua reexportação, com isenção de todos os direitos aduaneiros, restrições à importação, impostos sobre a propriedade e o capital, taxas de inspeção, taxas de importação e outros impostos ou taxas semelhantes não baseados no custo de um serviços prestados à chegada, desde que esses equipamentos e abastecimentos se mantenham a bordo das aeronaves.

2. O equipamento normal, as peças sobressalentes, incluindo motores, os abastecimentos de combustível e lubrificantes, as provisões de bordo, bilhetes impressos, conhecimentos de carga aérea, quaisquer materiais impressos que tenham aposta a insígnia de uma empresa de transporte aéreo designada por qualquer das Partes Contratantes e o material publicitário normalmente distribuído gratuitamente por essa empresa, introduzidos na área da outra Parte Contratante, dentro de limites razoáveis, por ou em nome dessa empresa, ou embarcados nas aeronaves utilizadas por essa empresa e destinados unicamente ao uso a bordo dessas aeronaves na exploração de serviços aéreos internacionais, serão isentos pela outra Parte Contratante, numa base de reciprocidade, dos direitos aduaneiros, taxas de importação e outros impostos ou taxas semelhantes não baseados no custo de serviços prestados à chegada referidos no número 1 deste Artigo, mesmo que esses abastecimentos se destinem a serem usados na parte da viagem que tenha lugar sobre a área da Parte Contratante em que foram embarcados.

3. Pode ser exigido que os produtos referidos nos números 1 e 2 deste Artigo sejam mantidos sob vigilância ou controle das autoridades competentes.

4. O equipamento normal de bordo, as peças sobressalentes, os abastecimentos de combustível e lubrificantes e as provisões de bordo das aeronaves das empresas de transporte aéreo designadas por qualquer das Partes Contratantes apenas poderão ser desembarcados na área da outra Parte Contratante mediante aprovação das autoridades aduaneiras dessa Parte Contratante, as quais podem exigir que esses materiais sejam colocados sob a sua supervisão até que sejam reexportados ou até que lhes seja dado outro destino de acordo com a respectiva regulamentação alfandegária.

5. As isenções previstas neste Artigo são igualmente aplicáveis aos casos em que uma empresa de transporte aéreo designada por qualquer das Partes Contratantes tenha estabelecido acordos com outra ou outras empresas de transporte aéreo atinentes ao empréstimo ou transferência, na área da outra Parte Contratante, dos produtos especificados nos parágrafos 1 e 2 deste Artigo, desde que essas empresas beneficiem de isenções similares junto dessa Parte Contratante.

6. Nenhuma disposição no presente Acordo impedirá a República Francesa de impor, de modo não discriminatório, sobretaxas, tarifas, direitos, impostos ou taxas sobre o combustível fornecido na sua área para a utilização numa aeronave de uma empresa de transporte aéreo designada pela Região Administrativa Especial de Macau que opere entre um ponto na área da República Francesa e outro ponto na área da República Francesa ou na área de outro Estado Membro da Comunidade Europeia.

Artigo 13.º

Segurança da Aviação

1. De acordo com os seus direitos e obrigações resultantes do direito internacional, as Partes Contratantes reafirmam que a sua mútua obrigação de proteger a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícitos faz parte integrante do presente Acordo. Sem restrição da generalidade dos seus direitos e obrigações resultantes do direito internacional, as Partes Contratantes agirão, especificamente, em conformidade com as disposições respeitantes à segurança da aviação constantes da Convenção referente às Infracções e a Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio a 14 de Setembro de 1963, da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia a 16 de Dezembro de 1970, e da Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montréal a 23 de Setembro de 1971, e de quaisquer outros acordos multilaterais reguladores da segurança da aviação civil que se tornem vinculativos para ambas as Partes Contratantes.

2. As Partes Contratantes prestar-se-ão mutuamente, mediante pedido, todo o apoio necessário para impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros, tripulações, dos aeroportos e dos serviços da navegação aérea, bem como outras ameaças contra a segurança da aviação civil.

3. No seu relacionamento mútuo, as Partes Contratantes agirão em conformidade com as disposições sobre segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção de Chicago, na medida em que essas normas de segurança lhes sejam aplicáveis. De igual modo, as Partes Contratantes exigirão que os operadores de aeronaves que tenham o seu principal local de negócios ou residência permanente na sua área e os operadores de aeroportos da sua área actuem em conformidade com aquelas disposições sobre segurança da aviação. As disposições sobre segurança da aviação referidas neste número incluem qualquer reserva notificada pela respectiva Parte Contratante. Cada uma das Partes Contratantes deverá avisar, com antecedência, a outra Parte Contratante da sua intenção de notificar qualquer reserva relativamente a estas disposições.

4. Cada uma das Partes Contratantes aceita que possa ser exigido aos operadores de aeronaves mencionados no número 3 deste Artigo que cumpram as disposições aí referidas sobre segurança da aviação exigidas pela outra Parte Contratante à entrada, saída ou durante a permanência na área dessa Parte Contratante. Cada uma das Partes Contratantes assegurará que sejam efectivamente aplicadas, na sua área, medidas adequadas de protecção às aeronaves e de inspecção de passageiros, tripulações, bagagem de mão, bagagem, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou o carregamento. Cada uma das Partes Contratantes dará especial atenção a qualquer solicitação da outra Parte Contratante respeitante à tomada de medidas especiais de segurança razoáveis para fazer face a uma ameaça específica.

5. Caso ocorra um incidente ou ameaça de captura ilícita de aeronaves civis ou outros actos ilícitos contra a segurança dessas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações e de aeroportos ou instalações de navegação aérea, as Partes Contratantes prestar-se-ão apoio mútuo, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas tendentes a pôr termo com rapidez e segurança a esses incidentes ou ameaças.

6. Sempre que uma das Partes Contratantes tenha indícios de que a outra Parte Contratante não está a cumprir as disposições sobre segurança da aviação constantes deste Artigo, a primeira Parte Contratante poderá solicitar consultas imediatas com a outra Parte Contratante. A inexistência de um acordo satisfatório no prazo de quinze (15) dias, contado a partir da data de recepção de tal solicitação, constituirá motivo para suspensão dos direitos concedidos às Partes Contratantes no âmbito do presente Acordo. Se uma situação de grave emergência, que represente uma ameaça excepcional e directa contra a segurança de uma aeronave, dos passageiros ou tripulações de uma Parte Contratante, o exigir, e caso a outra Parte Contratante não tenha cumprido de forma adequada as obrigações resultantes deste Artigo, aquela Parte Contratante poderá adoptar medidas correctivas apropriadas para afastar a ameaça. Qualquer medida tomada de acordo com este número será suspensa logo que a outra Parte Contratante cumpra as disposições sobre segurança constantes deste Artigo.

Artigo 14.º

Estatísticas

As autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante deverão fornecer às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido destas, relatórios estatísticos periódicos ou outros documentos similares que possam ser razoavelmente necessários para a revisão da capacidade oferecida nos serviços acordados pelas empresas de transporte aéreo designadas pela primeira Parte Contratante. Esses elementos incluirão toda a informação necessária à determinação do volume de tráfego transportado pelas referidas empresas de transporte aéreo nos serviços acordados.

Artigo 15.º

Transferência de Rendimentos

1. Cada uma das Partes Contratantes concederá à empresa ou empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante, mediante pedido e numa base de reciprocidade, o direito de converter e transferir para a área ou áreas da sua escolha, os excedentes dos rendimentos sobre as despesas obtidos na área da outra Parte Contratante, originários da venda dos serviços de transporte aéreo e das actividades conexas com os mesmos. A conversão e a transferência deverão ser autorizadas de forma expedita, sem restrições ou encargos fiscais, à taxa de câmbio aplicável a este tipo de transacções na data em que a empresa de transporte aéreo apresenta o seu pedido inicial de conversão e transferência.

2. Cada uma das Partes Contratantes concederá à empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante o direito de usar parte ou a totalidade das receitas obtidas na área da outra Parte Contratante para o pagamento de todas as despesas relacionadas com a sua actividade de transporte (incluindo a aquisição de combustível) e outras actividades associadas ao transporte aéreo.

3. Caso os serviços de pagamento entre as Partes Contratantes estejam definidos em acordo especial, este prevalecerá.

Artigo 16.º

Representação da Empresa de Transporte Aéreo

1. A empresa ou empresas de transporte aéreo designadas por cada uma das Partes Contratantes poderão, numa base de reciprocidade e de acordo com as leis e regulamentos da outra Parte Contratante respeitantes à entrada, permanência e emprego, trazer para e manter na área da outra Parte Contratante o seu pessoal de gestão, técnico, operacional e outros especialistas, necessário para a operação dos serviços aéreos.

2. A empresa ou empresas de transporte aéreo designadas por cada uma das Partes Contratantes ficam autorizadas, numa base de reciprocidade, a estabelecer escritórios na área da outra Parte Contratante e a proceder à venda de transporte aéreo, directamente ou, se assim o entenderem, através dos seus agentes.

3. Cada uma das Partes Contratantes deverá autorizar, numa base de reciprocidade e em conformidade com as suas leis e regulamentos, o acesso do pessoal destacado pela empresa ou empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante aos aeroportos e respectivas zonas de operações de aeronaves dentro da sua área.

4. Cada uma das Partes Contratantes concederá à empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante, numa base de reciprocidade e nos termos das suas leis e regulamentos, o direito de trazer e manter na sua área, por prazos curtos não superiores a noventa (90) dias, o pessoal adicional requerido por essa empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante para a execução das suas actividades.

5. Numa base de reciprocidade, a empresa ou empresas de transporte aéreo designadas por cada uma das Partes Contratantes ficam autorizadas a vender, com os seus próprios bilhetes, serviços de transporte aéreo de passageiros e carga na área da outra Parte Contratante, directamente nos seus próprios balcões ou, se assim o entenderem, através de agentes acreditados da sua escolha. Cada empresa ou empresas de transporte aéreo designadas ficam autorizadas a vender os seus serviços de transporte e, conseqüentemente, a abrir e manter, na área da outra Parte Contratante, contas bancárias na moeda de qualquer uma das Partes Contratantes ou, se assim o entenderem, em qualquer outra divisa livremente convertível e qualquer pessoa terá a liberdade de adquirir esses serviços na moeda corrente local ou em qualquer divisa livremente convertível.

Artigo 17.º

Taxas de Utilização

1. As taxas de utilização impostas pelas autoridades ou entidades competentes de uma Parte Contratante a uma empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante pelo uso das infra-estruturas e serviços de aeroportos, segurança operacional, segurança, serviços de navegação aérea e outras infra-estruturas sob o seu controlo, deverão ser justas, razoáveis, não-discriminatórias e repartidas equitativamente entre categorias de utilizadores. As taxas de utilização não deverão ser mais elevadas que as impostas pela utilização das mesmas infra-estruturas e serviços por qualquer outra empresa de transporte aéreo que explore serviços aéreos internacionais semelhantes.

2. Essas taxas poderão reflectir, mas não deverão exceder, uma proporção equitativa do custo total suportado em resultado da colocação à disposição das infra-estruturas e serviços aeroportuários, bem como das infra-estruturas e serviços de segurança operacional, de segurança e de navegação aérea. Os serviços e as infra-estruturas pelos quais as taxas são cobradas deverão ser prestados segundo princípios de economia e eficácia.

3. Cada uma das Partes Contratantes incentivará a realização de consultas entre as respectivas autoridades responsáveis pela imposição de taxas e as empresas de transporte aéreo utilizadoras dos serviços e infra-estruturas, sempre que possível através das organizações representativas das companhias aéreas. Todas as propostas de alteração das taxas de utilização deverão ser levadas ao conhecimento destas empresas num prazo razoável de forma a que lhes seja permitido exprimir a sua opinião antes da sua entrada em vigor. Cada uma das Partes Contratantes incentivará ainda a troca de informações pertinentes sobre as taxas de utilização entre as suas autoridades competentes nesta matéria e as empresas de transporte aéreo.

Artigo 18.º

Trânsito

1. Os passageiros e a carga em trânsito através da área de uma Parte Contratante serão sujeitos a não mais do que a um controlo simplificado.

2. A carga e a bagagem em trânsito através da área de uma Parte Contratante serão isentas de direitos aduaneiros, taxas de inspeção e outras taxas ou direitos, com excepção das taxas baseadas nos custos dos serviços prestados.

Artigo 19.º

Consultas

Cada uma das Partes Contratantes poderá, a qualquer momento, solicitar consultas sobre a implementação, interpretação, aplicação e alteração do presente Acordo. Estas consultas, que poderão ser realizadas entre as autoridades aeronáuticas, terão início no prazo de sessenta (60) dias, contado a partir da data em que a outra Parte Contratante receba a solicitação escrita, salvo se diversamente acordado pelas Partes Contratantes.

Artigo 20.º

Resolução de Diferendos

1. No caso de surgir um diferendo entre as Partes Contratantes relativo à interpretação ou aplicação do presente Acordo, as Partes Contratantes procurarão, inicialmente, resolvê-lo pela via da negociação directa.

2. Se as Partes Contratantes não conseguirem resolver o diferendo pela via da negociação, poderão acordar submetê-lo a uma pessoa ou entidade convencionada entre ambas ou, a pedido de uma das Partes Contratantes, à decisão de um tribunal composto por três árbitros, constituído da seguinte forma:

(a) Cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro no prazo de trinta (30) dias contados a partir da recepção da solicitação de arbitragem. Um nacional de um Estado que possa ser considerado neutro em relação ao diferendo, e que assume as funções de presidente do tribunal, será nomeado como terceiro árbitro por acordo entre os dois árbitros nomeados pelas Partes Contratantes, no prazo de sessenta (60) dias contado a partir da nomeação do segundo árbitro;

(b) Se uma das nomeações não tiver tido lugar no prazo acima especificado, qualquer uma das Partes Contratantes poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que proceda à nomeação necessária no prazo de trinta (30) dias. Se o Presidente considerar que é nacional de um Estado que não pode ser considerado neutro em relação ao diferendo, o Vice-Presidente mais antigo, sobre o qual não recaia esse impedimento, procederá à nomeação.

3. Salvo nos casos previstos neste Artigo ou se diversamente acordado entre as Partes Contratantes, o tribunal determinará os limites da sua jurisdição e estabelecerá os seus próprios procedimentos. Por ordem do tribunal, ou a pedido de uma das Partes Contratantes, será realizada uma reunião, no prazo máximo de trinta (30) dias após a constituição plena do tribunal, para determinar com precisão as questões a serem arbitradas e os procedimentos específicos a seguir.

4. Salvo se diversamente acordado entre as Partes Contratantes ou determinado pelo tribunal, cada uma das Partes Contratantes apresentará um memorando no prazo de quarenta e cinco (45) dias após a constituição plena do tribunal. As respostas serão apresentadas no prazo de sessenta (60) dias. O tribunal poderá convocar uma audiência a pedido de qualquer uma das Partes Contratantes ou por sua própria iniciativa, no prazo de trinta (30) dias após a data limite para a apresentação das respostas.

5. O tribunal procurará proferir uma decisão escrita no prazo de trinta (30) dias após a conclusão da audiência ou, caso esta não tenha tido lugar, após a data de apresentação de ambas as respostas. A decisão será tomada por maioria de votos.

6. As Partes Contratantes poderão submeter pedidos de clarificação da decisão no prazo de quinze (15) dias após a sua recepção e os esclarecimentos serão prestados no prazo de quinze (15) dias contados a partir do pedido.

7. A decisão do tribunal será vinculativa para as Partes Contratantes.

8. Cada uma das Partes Contratantes suportará os encargos com o árbitro por si nomeado. Os outros encargos do tribunal serão repartidos em partes iguais entre as Partes Contratantes, incluindo as despesas realizadas pelo Presidente ou pelo Vice-Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional na execução dos procedimentos constantes do número 2.b) deste Artigo.

9. No caso se uma das Partes Contratantes não cumprir uma decisão proferida nos termos do número 5 deste Artigo, e enquanto essa situação se mantiver, a outra Parte Contratante poderá limitar, recusar ou revogar quaisquer direitos ou privilégios que tenha concedido em virtude do presente Acordo à Parte Contratante ou à empresa de transporte aéreo designada em falta.

Artigo 21.º

Modificações

1. Se qualquer das Partes Contratantes considerar desejável modificar qualquer disposição do presente Acordo, essa modificação, caso seja acordada entre as Partes Contratantes, entra em vigor quando confirmado, através dos canais apropriados, que foram concluídos todos os procedimentos requeridos para tal por cada Parte Contratante.

2. As modificações do Anexo ao presente Acordo poderão ser acordadas directamente pelas autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

Artigo 22.º

Acordos Multilaterais

Se, após a entrada em vigor do presente Acordo, ambas as Partes Contratantes se vincularem através de um acordo multilateral sobre matéria constante no presente Acordo, prevalecem as disposições desse acordo multilateral. Ambas as Partes Contratantes poderão solicitar consultas, nos termos do Artigo 19.º do presente Acordo, a fim de determinar em que medida o presente Acordo é afectado pelas disposições do referido acordo multilateral e se o presente Acordo deverá ser alterado tendo em conta o referido acordo multilateral.

Artigo 23.º

Denúncia

Cada uma das Partes Contratantes pode, a qualquer momento, notificar por escrito, através dos canais apropriados, à outra Parte Contratante a sua intenção de denunciar o presente Acordo. Tal notificação deverá ser simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. O presente Acordo terminará à meia-noite (no local de recepção da notificação) imediatamente anterior ao primeiro aniversário da data da recepção da notificação pela outra Parte Contratante, salvo se a notificação for retirada antes do termo desse prazo por comum acordo. Se a outra Parte Contratante não acusar a recepção, a notificação será considerada como tendo sido recebida quinze (15) dias após a respectiva recepção pela Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo 24.º

Registo na Organização de Aviação Civil Internacional

O presente Acordo e quaisquer modificações ao mesmo serão registadas na Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo 25.º

Entrada em Vigor

Cada uma das Partes Contratantes notificará a outra Parte Contratante que todos os procedimentos necessários para entrada em vigor do presente Acordo foram concluídos; o presente acordo entra em vigor no primeiro dia do segundo mês seguinte à data de recepção da segunda notificação.

EM FÉ DO QUE, os signatários, tendo sido devidamente autorizados pelos respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Paris, aos 23 de Maio de 2006, em duplicado nas línguas Chinesa, Portuguesa e Francesa, sendo todos os textos igualmente autênticos.

Pelo Governo da Região
Administrativa Especial de Macau da
República Popular da China

Pelo Governo da
República Francesa

Ao Man Long
Secretário para os Transportes e Obras Públicas

Dominique Perben
Ministro dos Transportes, do Equipamento, do Turismo e do Mar

ANEXO

QUADRO DE ROTAS

Secção 1

Rota ou rotas para serviços de passageiros e carga a serem exploradas pela empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela República Francesa:

<u>Ponto de Origem</u>	<u>Pontos Intermédios</u>	<u>Ponto de Destino</u>	<u>Pontos Além</u>
Paris	Pontos Ver notas b), c) e d)	Macau	Pontos ver notas b), c) e d)

Secção 2

Rota ou rotas para serviços de passageiros ou carga a serem exploradas pela empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela Região Administrativa Especial de Macau:

<u>Ponto de Origem</u>	<u>Pontos Intermédios</u>	<u>Ponto de Destino</u>	<u>Pontos Além</u>
Macau	Pontos Ver notas b), c) e d)	Paris	Pontos ver notas b), c) e d)

Notas:

a) A empresa ou empresas de transporte aéreo designadas por cada uma das Partes Contratantes podem, de acordo com as suas conveniências, em parte ou na totalidade dos serviços:

- * explorar voos em uma ou em ambas as direcções;
- * omitir paragens em quaisquer ponto ou pontos nas rotas especificadas;
- * modificar a ordem de serviço dos pontos nas rotas especificadas (o que pode incluir servir pontos intermédios como pontos além e vice-versa e omitir pontos numa direcção do serviço);
- * terminar o seu serviço na área da outra Parte Contratante ou além;

desde que os serviços correspondentes comecem ou terminem na área da Parte Contratante que designou a empresa de transporte aéreo.

b) A empresa ou empresas de transporte aéreo de cada Parte Contratante podem, de acordo com a sua conveniência, em parte ou na totalidade dos seus serviços, servir quaisquer pontos intermédios ou além desde que não exerçam direitos de tráfego de quintas liberdades entre esses pontos e pontos na área da outra Parte Contratante.

c) As empresas de transporte aéreo designadas por ambas as Partes Contratantes podem exercer direitos de tráfego de quintas liberdades nos pontos intermédios e/ou além, quando as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes acordem em efectuar a troca desses direitos numa análise casuística.

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

**ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE
DE MACAO DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ET
LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE**

Le gouvernement de la Région Administrative Spéciale de Macao de la République Populaire de Chine («la Région Administrative Spéciale de Macao») ayant été dûment autorisé à conclure le présent Accord par le Gouvernement Central Populaire de la République Populaire de Chine et le gouvernement de la République française (ci-après désignés «les Parties contractantes»),

Désireux de conclure un accord en vue de donner un cadre pour l'établissement de services aériens entre la France et la Région Administrative Spéciale de Macao,

Sont convenus des dispositions suivantes:

ARTICLE 1^{er}**Définitions**

1. Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire:

(a) L'expression «Convention de Chicago» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et comprend toute Annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette Convention et tout amendement à ces Annexes ou à cette Convention adoptés conformément aux articles 90 et 94 de cette Convention pour autant que ces Annexes et amendements aient été adoptés par les deux Parties contractantes;

(b) L'expression «Autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la République française, la Direction générale de l'Aviation civile et, en ce qui concerne la Région Administrative Spéciale de Macao, l'Autorité de l'Aviation Civile ou, dans l'un et l'autre cas, toute personne physique ou morale habilitée à exercer les fonctions actuellement de la compétence des autorités susmentionnées ou des fonctions analogues;

(c) L'expression «entreprise de transport aérien désignée» signifie une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

(d) Le terme «zone», dans le cas de la France, signifie «territoire» au sens de l'article 2 de la Convention de Chicago et, s'agissant de la Région Administrative Spéciale de Macao, inclut la péninsule de Macao et les îles Taipa et Coloane;

(e) Les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien», «escale non commerciale» ont les significations qui leur sont respectivement attribuées par l'article 96 de ladite Convention;

(f) L'expression «routes spécifiées» signifie les routes spécifiées dans le tableau des routes annexé au présent Accord;

(g) L'expression «services agréés» signifie les services aériens réguliers mis en œuvre à titre onéreux pour le transport de passagers, de fret et de courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées;

(h) Le terme «tarif» signifie:

— le prix perçu par une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers et de leurs bagages sur des services aériens réguliers, ainsi que les frais et modalités des services auxiliaires à ces transports;

— le prix perçu par une entreprise de transport aérien pour le transport du fret (à l'exclusion du courrier) sur les services aériens réguliers;

— les modalités régissant la disponibilité ou l'applicabilité desdits tarifs, y compris les avantages qui les accompagnent; et

— le taux de commission versé par une entreprise de transport aérien à une agence pour la vente de billets ou pour les lettres de transport établies par celle-ci pour des transports sur des services aériens réguliers;

(i) L'expression «redevances d'usage» désigne une redevance que les autorités compétentes perçoivent des entreprises de transport aérien ou dont elles autorisent la perception pour la fourniture de biens ou installations d'aéroport ou des installations et services de navigation aérienne, y compris des services et installations annexes destinées aux aéronefs, équipages, passagers et fret;

(j) L'expression «lois et règlements» d'une Partie contractante signifie les lois et règlements à tout moment en vigueur dans la zone de cette partie contractante;

(k) L'expression «le présent Accord» signifie le présent Accord, les Annexes qui y sont attachées, et tout amendement au présent Accord ou à ses Annexes convenu conformément aux dispositions de l'article 21 du présent Accord.

2. Les Annexes font partie intégrante du présent Accord. Toute référence au présent Accord inclut les Annexes à moins qu'il n'en soit explicitement convenu autrement.

ARTICLE 2

Dispositions de la Convention de Chicago applicables aux services aériens internationaux

En appliquant le présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention de Chicago qui sont applicables aux deux Parties contractantes, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

ARTICLE 3

Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux:

- (a) le droit de survoler sa zone sans y atterrir;
- (b) le droit d'effectuer des escales sur ladite zone à des fins non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés ci-après dans le présent Accord en vue de l'établissement et de l'exploitation de services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées figurant dans la section correspondante de l'Annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après appelés respectivement les «services agréés» et les «routes spécifiées». Pour l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, une entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes bénéficie, en sus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales dans la zone de l'autre Partie contractante aux points fixés sur cette route spécifiée afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret ou du courrier, de façon séparée ou combinée, à destination ou en provenance de:

- (a) la zone de l'autre Partie contractante; et
- (b) tout point intermédiaire ou au-delà qui aurait été convenu en tant que de besoin par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

3. Aucune disposition du présent Article ne sera réputée conférer à une entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer en un point de la zone de l'autre Partie contractante des passagers, leurs bagages, du fret y compris du courrier, moyennant contrat de location ou rémunération, à destination d'un autre point situé dans la zone de cette autre Partie contractante.

ARTICLE 4

Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit, par les voies appropriées, à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées, et de révoquer ou modifier ces désignations.

2. Dès réception d'une telle désignation, les Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante doivent, en réponse à une demande formulée dans les formes prescrites par l'entreprise de transport aérien désignée et sous réserve des dispositions des paragraphes 3, 4 et 5 du présent article, accorder à l'entreprise de transport aérien désignée dans les meilleurs délais les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante qu'elle fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par lesdites autorités.

4. Chaque Partie contractante peut exiger de l'autre Partie contractante qu'elle fasse la preuve qu'elle maintient et applique au niveau satisfaisant les normes prévues dans le présent Accord, en particulier celles relatives à la sûreté prévues à l'article 13.

5. a) Le gouvernement de la République française a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation mentionnées au paragraphe 2 du présent Article, ou d'imposer les conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée par la Région Administrative Spéciale de Macao, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, dans tous les cas où il n'a pas la preuve que cette entreprise est constituée dans la Région Administrative Spéciale de Macao et y possède le lieu principal de ses activités;

b) Le gouvernement de la Région Administrative Spéciale de Macao a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation mentionnées au paragraphe 2 du présent Article, ou d'imposer les conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée par le gouvernement de la République française, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, dans tous les cas où il n'a pas la preuve:

i) que cette entreprise est établie sur le territoire français en vertu du traité instituant la Communauté européenne et qu'elle a reçu une licence d'exploitation conformément au droit de la Communauté européenne;

ii) qu'un contrôle réglementaire effectif de la compagnie aérienne est exercé et assuré par l'Etat membre de la Communauté européenne responsable de la délivrance de ses certificats de transporteur aérien et que l'autorité aéronautique compétente est clairement identifiée dans la désignation.

6. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter à tout moment les services agréés sous réserve que cette entreprise respecte les dispositions applicables du présent Accord.

ARTICLE 5

Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant l'entrée dans sa zone, ou la sortie de sa zone, d'aéronefs assurant des services aériens internationaux ou régissant la navigation aérienne et l'exploitation de ces aéronefs durant leur présence dans la zone de cette Partie contractante s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante sans distinction de nationalité et doivent être respectés par lesdits aéronefs à l'entrée, à la sortie et durant leur séjour dans la zone de la première Partie contractante.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant l'entrée dans sa zone, ou la sortie de sa zone, des passagers, de leurs bagages, des équipages ou du fret ou du courrier à bord d'aéronefs, tels que les règlements régissant l'entrée, le congé, la sûreté de l'aviation, l'immigration, les passeports, les douanes et la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux, doivent être observés par les passagers, les bagages et les équipages ou en leur nom, ainsi que pour le fret et le courrier de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante à l'entrée, à la sortie et pendant leur séjour dans la zone de la première Partie contractante.

3. Dans l'application des lois et règlements visés au présent article à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, une Partie contractante n'accorde pas un traitement plus favorable à son ou à ses entreprises de transport aérien.

ARTICLE 6

Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer ou de suspendre une autorisation d'exploitation, ou de suspendre l'exercice de droits octroyés au titre du présent Accord à une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer pour l'exercice de ces droits les conditions qu'elle juge nécessaires:

(a) dans tous les cas où une des Parties contractantes est fondé à refuser d'accorder les autorisations d'exploitation conformément au paragraphe 5 de l'article 4 du présent Accord;

(b) dans le cas où cette entreprise ne se conforme plus aux lois et règlements normalement et raisonnablement applicables en matière de services aériens internationaux par la Partie contractante qui accorde ces droits;

(c) dans le cas où cette entreprise n'assure pas l'exploitation conformément aux conditions prescrites par le présent Accord;

(d) dans tous les cas où l'autre Partie contractante ne maintient pas et n'applique pas les normes prévues aux articles 13 (sûreté) et 9, paragraphe 6 (sécurité);

(e) dans tous les cas où l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures nécessaires pour améliorer la sécurité, comme le prévoit l'article 9, paragraphe 2 (sécurité).

2. A moins qu'une immédiate révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation, ou suspension des droits mentionnés au paragraphe 1 du présent article ou que l'imposition des conditions énoncées dans ledit paragraphe ne soient essentielles pour éviter de nouvelles infractions audits lois et règlements ou aux dispositions du présent Accord, un tel droit n'est exercé qu'après des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent se tenir dans les trente (30) jours suivant la date de leur demande par l'une des Parties contractantes, à moins que les deux Parties contractantes n'en décident autrement.

ARTICLE 7

Principes régissant l'exploitation des services agréés

1. Chaque Partie contractante s'assure que les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes bénéficient de chances justes et égales pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées au titre du présent Accord, et que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien qu'elle a désignées opèrent dans des conditions permettant le respect de ce principe.

2. Pour l'exploitation des services agréés, chaque Partie contractante s'assure que l'entreprise ou les entreprises de transport aérien qu'elle désigne prennent en considération les intérêts de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services assurés par ces dernières sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services agréés assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés à la demande du public en matière de transport sur les routes spécifiées et avoir pour but primordial d'offrir, à un coefficient de remplissage raisonnable, compatible avec des tarifs définis sur la base des dispositions de l'article 11 du présent Accord, une capacité satisfaisante pour répondre aux besoins actuels et raisonnablement prévisibles de transport de passagers, de fret ou de courrier, de façon à favoriser un développement ordonné des services aériens entre les zones des Parties contractantes.

4. L'offre proposée par les transporteurs aériens désignés relative au transport de passagers et de fret, y compris du courrier, embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées autres que les points de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien, sont prises conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être adaptée:

- (a) aux besoins de trafic à destination et en provenance de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
- (b) aux besoins de trafic de la région traversée par le service agréé, compte tenu des autres services aériens établis par les entreprises de transport aérien des États de la région; et
- (c) aux exigences de l'exploitation des services directs.

ARTICLE 8

Certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des services aériens sur les routes spécifiées, sous réserve que les conditions d'obtention ou de validation de ces certificats, brevets et licences soient au moins égales aux normes minimales qui peuvent être établies en application de la Convention de Chicago.

2. Chaque Partie contractante se réserve cependant le droit de ne pas reconnaître valables, pour le survol de sa zone, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants dans le cas de la République française et à ses propres résidents dans le cas de la Région Administrative Spéciale de Macao, par l'autre Partie contractante ou par un État tiers.

ARTICLE 9

Sécurité de l'aviation

1. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander des consultations au sujet des normes de sécurité maintenues par l'autre Partie contractante dans des domaines qui se rapportent aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs ou à leur exploitation. Ces consultations ont lieu dans les trente (30) jours suivant cette demande.

2. Si, à la suite de ces consultations, l'une des Parties contractantes constate que l'autre Partie contractante ne maintient ni n'applique effectivement des normes de sécurité dans l'un de ces domaines qui soient au moins égales aux normes minimales en vigueur à ce moment-là conformément à la Convention de Chicago, la première Partie contractante avise l'autre Partie contractante de ces constatations et l'autre Partie contractante doit prendre les mesures correctives qui s'imposent. Si cette autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans un délai raisonnable, et dans tous les cas dans les quinze (15) jours ou dans une période plus longue s'il en a été convenu ainsi, ce manquement constitue un motif d'application de l'article 6 du présent Accord.

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'Article 33 de la Convention de Chicago, il est convenu que tout aéronef exploité ou loué par la ou les entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes, pour des services en provenance ou à destination de la zone de l'autre Partie contractante peut, pendant son séjour dans la zone de l'autre Partie contractante, faire l'objet d'une inspection par les représentants autorisés de cette autre Partie contractante, à bord ou à l'extérieur de l'aéronef (appelée dans le présent article «inspection au sol»), afin de vérifier la validité des documents de l'aéronef et de ceux de son équipage et l'état apparent de l'aéronef et de son équipement à condition que cela n'entraîne pas de retard déraisonnable.

4. Si une inspection ou une série d'inspections au sol fait apparaître des motifs sérieux de préoccupation, à savoir:

- (a) qu'un aéronef ou l'exploitation d'un aéronef ne respecte par les normes minimales en vigueur à ce moment-là conformément à la Convention de Chicago, ou,

(b) qu'il existe des déficiences dans le maintien et l'application effectifs de normes de sécurité établies à ce moment-là conformément à la Convention de Chicago,

la Partie contractante effectuant l'inspection est, pour l'application de l'Article 33 de la Convention de Chicago, libre de conclure que les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation des certificats ou des licences relatifs à l'aéronef, à l'exploitant ou à l'équipage de cet aéronef ne sont pas équivalentes ou supérieures aux normes minimales en vigueur à ce moment-là conformément à la Convention de Chicago.

5. Dans le cas où l'accès à un aéronef exploité par la ou les compagnies aériennes d'une Partie contractante pour effectuer une inspection au sol en application du paragraphe 3 du présent article est refusé, l'autre Partie contractante est libre d'en déduire que des motifs sérieux de préoccupation, du type de ceux auxquels il est fait référence dans le paragraphe 4 ci-dessus existent, et d'en tirer les conclusions mentionnées dans ce paragraphe.

6. Chacune des Parties contractantes se réserve le droit de suspendre ou de modifier l'autorisation d'exploitation d'une ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante immédiatement, dans le cas où l'une des Parties contractantes parvient à la conclusion qu'une action immédiate est indispensable pour la sécurité de l'exploitation d'une ou des entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante, que ce soit à la suite d'une inspection au sol, d'une série d'inspections au sol, d'un refus d'accès pour inspection au sol ou d'un refus de consultation ou de toute autre forme de concertation.

7. Toute mesure appliquée par une Partie contractante en conformité avec les paragraphes 2 ou 6 du présent article est rapportée dès que les faits motivant cette mesure ont cessé d'exister.

ARTICLE 10

Approbation des programmes d'exploitation

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent soumettre leurs projets de programmes d'exploitation pour les services agréés, et tout amendement qui y serait apporté, pour approbation par les Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au plus tard trente (30) jours avant la date d'effet envisagée.

2. Lesdits programmes d'exploitation précisent en particulier les horaires, les fréquences des services, les types d'aéronefs, leur configuration et le nombre de sièges à la disposition du public.

3. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes peuvent, sous réserve de l'approbation des Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, exploiter sur une base *ad hoc* des vols supplémentaires sur les services agréés. Les demandes d'autorisation pour ces vols doivent être transmises au plus tard quinze (15) jours avant la date d'exploitation envisagée.

ARTICLE 11

Tarifs

1. Les tarifs à appliquer par une entreprise de transport aérien désignée d'une des Parties contractantes pour le transport de trafic à destination ou en provenance de la zone de l'autre Partie contractante doivent être établis à des taux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents et notamment des coûts d'exploitation, de l'intérêt des usagers, d'un bénéfice raisonnable, des caractéristiques propres à chaque service ainsi que des tarifs pratiqués par d'autres entreprises de transport aérien.

2. Les tarifs doivent être soumis à l'approbation expresse des Autorités aéronautiques des Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date envisagée pour leur introduction. Si dans les trente (30) jours après le dépôt de ces tarifs, aucune des autorités aéronautiques n'a notifié sa désapprobation, ces tarifs sont considérés comme ayant été approuvés. Dans certains cas, ces délais peuvent être réduits, sous réserve de l'accord desdites autorités.

3. Si les Autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ont désapprouvé un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforcent de fixer le tarif par accord mutuel. Les négociations engagées à cette fin commencent dans les trente (30) jours à partir de la date à laquelle les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ont notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur désapprobation du tarif. En l'absence d'accord, le différend est traité conformément aux dispositions définies à l'article 20 du présent Accord.

4. Un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur, sauf s'il vient à être retiré par la ou les entreprises de transport aérien désignées concernées, jusqu'à sa date limite de validité ou jusqu'à ce que un nouveau tarif ait été fixé conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 20 du présent Accord, mais pas au-delà de douze (12) mois après la date de sa désapprobation par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes.

5. Les Autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes font tout ce qui est en leur pouvoir pour s'assurer que les entreprises de transport aérien désignées se conforment aux tarifs agréés déposés auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes, et qu'aucune de ces entreprises n'applique des réductions illégales sur ces tarifs, directement ou indirectement, par quelque moyen que ce soit.

6. Nonobstant les dispositions du présent Article, les tarifs à appliquer par le ou les entreprises de transport aérien désignées pour les services assurés totalement au sein de la Communauté européenne sont soumis au droit de la Communauté européenne.

ARTICLE 12

Droits de douane

1. En entrant dans la zone de l'une des Parties contractantes, les aéronefs exploités sur des services aériens internationaux par une ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, de même que leur équipement normal, le carburant, les lubrifiants, les approvisionnements techniques consommables, les pièces détachées y compris les moteurs, les provisions de bord des aéronefs (notamment mais non exclusivement les denrées alimentaires, les boissons, les alcools et le tabac, et d'autres articles destinés à la vente aux passagers ou à la consommation par ces derniers en quantités limitées au cours du vol), les équipements au sol de même que d'autres articles prévus pour être utilisés, ou utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs exploitant un service aérien international et se trouvant à bord des aéronefs sont, sur une base de réciprocité, admis temporairement jusqu'à leur réexportation en exemption de tous droits de douane, de toutes restrictions à l'importation, d'impôts sur la propriété, de prélèvement sur le capital, de frais d'inspection, de droits d'accises et de tous autres droits et taxes qui ne sont pas basés sur le coût d'un service rendu à l'arrivée, à condition que ces équipements et approvisionnements restent à bord des aéronefs.

2. L'équipement normal, les pièces détachées, y compris les moteurs, les approvisionnements en carburant et lubrifiants, les provisions de bord, le stock de billets imprimés, les lettres de transport aérien et autres imprimés à l'en-tête d'une entreprise de transport aérien désignée ainsi que le matériel publicitaire usuel distribué gratuitement par une entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes, introduits dans la zone de l'autre Partie contractante, dans des limites raisonnables, par ou pour le compte de ladite entreprise désignée, ou embarqués sur les aéronefs exploités par cette entreprise désignée et destinés exclusivement à être utilisés à bord desdits aéronefs dans l'exploitation des services aériens internationaux, sont exonérés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, des droits de douane, droits d'accises et autres droits et taxes similaires qui ne sont pas basés sur le coût d'un service rendu à l'arrivée, visés au paragraphe 1 du présent article, même si lesdits approvisionnements doivent être utilisés sur une partie d'un voyage effectuée au-dessus de la zone de la Partie contractante dans laquelle ils ont été embarqués.

3. Il peut être exigé que les articles visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. L'équipement normal de bord, les pièces détachées, les approvisionnements en carburants et lubrifiants ainsi que les provisions de bord se trouvant à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes ne peuvent être débarqués dans la zone de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord des autorités douanières de cette Partie contractante, qui peuvent exiger que lesdits matériels soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit autrement disposé conformément aux règlements douaniers.

5. Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsqu'une entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes ont conclu des arrangements avec une autre ou d'autres entreprises de transport aérien pour le prêt ou le transfert, dans la zone de l'autre Partie contractante, des articles spécifiés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, pour autant que ladite ou lesdites entreprises bénéficient d'exonérations similaires de la part de l'autre Partie contractante.

6. Aucune disposition du présent Accord n'empêche la République française d'imposer, de manière non discriminatoire, des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire en vue d'une utilisation par un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de la Région Administrative Spéciale de Macao qui exploite une liaison entre un point situé sur le territoire de la République française et un autre point situé sur le territoire de la République française ou d'un autre Etat membre de la Communauté européenne.

ARTICLE 13

SÛRETÉ DE L'AVIATION

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent

Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions sur la sûreté de l'aviation 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, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi que de tout autre accord multilatéral relatif à la sûreté de l'aviation civile qui engage les deux Parties contractantes.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile fixées par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention de Chicago dans la mesure où ces dispositions relatives à la sûreté sont applicables aux Parties contractantes. Elles exigent des exploitants d'aéronefs qui ont le lieu principal de leurs activités ou leur résidence permanente sur leur zone et des exploitants d'aéroports situés sur leur zone, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Dans le présent paragraphe, la référence aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation inclut toute différence notifiée par la Partie contractante concernée. Chaque Partie contractante informe préalablement l'autre Partie contractante de son intention de notifier toute différence concernant ces dispositions.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de se conformer aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 du présent article que l'autre Partie contractante prescrirait pour l'entrée, la sortie ou le séjour dans la zone de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour assurer la protection des aéronefs, et inspecter les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages, le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers et des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et par d'autres mesures appropriées destinées à mettre fin avec rapidité et en sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

6. Lorsqu'une Partie contractante a des motifs raisonnables de penser que l'autre Partie contractante a dérogé aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation prévues au présent article, la première Partie contractante peut demander des consultations immédiates avec l'autre Partie contractante. L'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de réception d'une telle demande de consultations constitue un motif de suspension des droits accordés aux deux Parties contractantes au titre du présent Accord. Si cela est justifié par un cas d'urgence présentant une menace directe et exceptionnelle pour la sûreté d'un aéronef de l'une des Parties contractantes, de ses passagers et de son équipage, et si l'autre Partie contractante n'a pas rempli de manière adéquate les obligations qui lui incombent aux termes du présent article, une Partie contractante peut prendre immédiatement les mesures de protection provisoires appropriées pour parer à la menace. Toute mesure prise conformément au présent paragraphe est suspendue dès que l'autre Partie contractante s'est conformée aux dispositions du présent article relatives à la sûreté.

ARTICLE 14

Statistiques

Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande, des relevés statistiques périodiques ou autres renseignements similaires pouvant être raisonnablement requis aux fins de réexaminer la capacité fournie sur les services agréés par les entreprises de transport aérien désignées de la première Partie contractante. Ces informations doivent inclure toutes les informations requises pour déterminer le niveau des trafics transportés par ces entreprises sur les services agréés.

ARTICLE 15

Transfert de recettes

1. Chaque Partie contractante autorise, sur une base de réciprocité, la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à convertir et transférer dans la ou les zones de son choix ou de leur choix, sur demande, l'excédent des recettes locales sur les dépenses réalisées dans la zone de cette autre Partie contractante résultant de la vente de services de transport aérien et d'activités étroitement liées aux activités de transport aérien. La conversion et le transfert sont autorisés rapidement, sans restrictions

ni taxations, au taux de change applicable aux transactions et aux transferts courants au moment où l'entreprise de transport aérien présente sa demande initiale de conversion et de transfert.

2. Chaque Partie contractante autorise la ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à utiliser tout ou partie de ses recettes ou de leurs recettes réalisées dans la zone de cette Partie contractante pour le paiement de toutes les dépenses entraînées par son activité ou leur activité de transporteur (y compris l'achat de carburant) ainsi que d'autres activités liées au transport aérien.

3. Dans la mesure où le service des paiements entre les Parties contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci est applicable.

ARTICLE 16

Représentation des entreprises de transport aérien

1. La ou les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes sont autorisées, sur une base de réciprocité, conformément aux lois et règlements en vigueur de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, à faire venir et à maintenir dans la zone de l'autre Partie contractante les membres de leurs propres personnels de direction, des services techniques, d'exploitation et autre personnel spécialisé indispensable à leur activité de transport aérien.

2. La ou les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes sont autorisées, sur une base de réciprocité, à créer des bureaux et à vendre des services de transport aérien dans la zone de l'autre Partie contractante directement ou, à son choix ou à leur choix, par le biais de ses agents ou de leurs agents.

3. Chaque Partie contractante autorise, sur une base de réciprocité et dans le respect de ses lois et règlements, les personnels nécessaires de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à accéder, dans sa zone, aux aéroports et aux zones de ses aéroports concernées par l'exploitation des aéronefs.

4. Chaque Partie contractante accorde sur la base de la réciprocité et dans le respect de ses lois et règlements, à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, le droit de faire venir et de maintenir dans sa zone, pour de courtes périodes n'excédant pas quatre-vingt-dix (90) jours, le personnel additionnel requis par cette entreprise ou ces entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pour l'accomplissement de ses activités ou de leurs activités.

5. Sur la base de la réciprocité, la ou les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes sont autorisées, dans la zone de l'autre Partie contractante, à vendre des services de transport aérien passagers ou fret au moyen de leurs propres billets, directement dans leurs propres bureaux ou à leur choix par l'intermédiaire d'agents accrédités librement choisis. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante sont autorisées à vendre ces services et, pour ce faire, à ouvrir et à maintenir dans la zone de l'autre Partie contractante des comptes bancaires ouverts dans la monnaie de l'une ou l'autre Partie contractante ou dans toute devise librement convertible et ce à leur choix, et toute personne doit être libre d'acheter un tel service dans la monnaie locale ou dans toute devise librement convertible.

ARTICLE 17

Redevances d'usage

1. Les redevances qui peuvent être imposées par les autorités ou organismes compétents d'une Partie contractante, à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des installations et services des aéroports, les installations de sûreté, de sécurité et de navigation aérienne, et d'autres installations qu'ils contrôlent, sont justes, raisonnables, non discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'usagers. Elles ne sont pas plus élevées que celles qui sont payées pour l'utilisation desdits installations et services par toute entreprise de transport aérien qui exploite des services aériens internationaux similaires.

2. Ces redevances représentent, sans l'excéder, une proportion équitable du coût total supporté pour la mise à disposition des installations et services des aéroports et des services et installations de sécurité, de sûreté et de navigation aérienne. La mise à disposition des installations et la fourniture des services pour lesquels des redevances sont perçues, sont effectuées sur une base efficace et économique.

3. Chaque Partie contractante encourage les consultations entre ses autorités compétentes en matière de redevances et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations, si possible par l'intermédiaire des organisations représentatives des compagnies aériennes. Toute proposition de modification des redevances d'usage doit être notifiée dans un délai raisonnable de façon à leur permettre d'exprimer leurs vues avant son entrée en vigueur. Chaque Partie contractante doit de plus encourager les autorités compétentes en matière de redevances et les entreprises de transport aérien à échanger les informations pertinentes relatives aux redevances d'usage.

ARTICLE 18

Transit

1. Les passagers et le fret en transit par la zone d'une Partie contractante ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié.
2. Les bagages et le fret en transit par la zone d'une Partie contractante sont exempts de tous droits de douane, frais d'inspection, autres droits et taxes, à l'exception de ceux basés sur le coût d'un service rendu.

ARTICLE 19

Consultations

Chaque Partie contractante peut à tout moment demander des consultations sur la mise en œuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Ces consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques, doivent s'engager dans les soixante (60) jours suivant la date de réception d'une demande écrite par l'autre Partie contractante, à moins qu'il n'en soit convenu autrement entre les Parties contractantes.

ARTICLE 20

Règlement des différends

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociations, elles peuvent soumettre ce différend à une personne ou à un organisme convenu entre elles ou, à la demande de l'une des Parties contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres qui sera constitué comme suit:

(a) Dans les trente (30) jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante désigne un arbitre. Un ressortissant d'un État pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, qui assume les fonctions de président du tribunal, est désigné comme tiers arbitre par accord entre les deux arbitres dans un délai de soixante (60) jours à compter de la désignation du second;

(b) S'il n'a pas été procédé à certaines désignations dans les délais spécifiés ci-dessus, l'une des parties contractantes peut demander au président du conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires dans les trente (30) jours. Si le président estime être ressortissant d'un État ne pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, le vice-président le plus ancien dont la neutralité ne peut être contestée procède aux désignations.

3. Sauf disposition contraire prévue ci-après dans le présent article ou autre disposition convenue entre les parties contractantes, le tribunal fixe les limites de sa compétence et son règlement intérieur. Sur instruction du tribunal ou à la requête de l'une des Parties contractantes, une conférence se réunit pour déterminer les questions précises à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre, trente (30) jours au plus tard après que le tribunal a été entièrement constitué.

4. Sauf disposition contraire convenue entre les parties contractantes ou stipulée par le tribunal, chaque Partie contractante présente un mémoire dans les quarante-cinq (45) jours de la constitution entière du tribunal. Les réponses sont présentées dans les soixante (60) jours suivants. Le tribunal se réunit en séance à la requête de l'une des Parties contractantes ou, à sa discrétion, dans les trente (30) jours suivant la date limite du dépôt des réponses.

5. Le tribunal s'efforce de fournir une décision écrite dans les trente (30) jours suivant la fin de la séance ou, si aucune séance n'a eu lieu, après la date à laquelle les deux réponses ont été présentées. La décision est prise à la majorité des voix.

6. Les Parties contractantes peuvent présenter des demandes d'éclaircissements sur la décision dans les quinze (15) jours suivant sa réception et lesdits éclaircissements sont donnés dans les quinze (15) jours de la requête.

7. La décision du tribunal a force exécutoire à l'égard des Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante supporte les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal, y compris les frais encourus par le président ou le vice-président du conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale pour la mise en œuvre des procédures prévues au paragraphe 2 b) du présent article, sont partagés à égalité par les Parties contractantes.

9. Si une Partie contractante ne se conforme pas à une décision prise en application du paragraphe 5 du présent article et tant qu'elle persiste à ne pas s'y conformer, l'autre Partie contractante peut limiter, refuser ou révoquer l'exercice de tout droit ou privilège octroyé en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise de transport aérien désignée en défaut.

ARTICLE 21

Modifications

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une quelconque disposition du présent Accord, cette modification, si elle est convenue par les Parties contractantes, entre en vigueur après confirmation par la voie appropriée de l'accomplissement des formalités requises par chaque Partie contractante.

2. Les modifications à l'Annexe du présent Accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

ARTICLE 22

Accords multilatéraux

Si après l'entrée en vigueur du présent Accord, les deux Parties contractantes viennent à être liées par un accord multilatéral qui traite de sujets couverts par le présent Accord, les dispositions de cet accord prévalent. Les deux Parties contractantes peuvent tenir des consultations conformément à l'article 19 du présent Accord aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est affecté par les dispositions de cet accord multilatéral et si le présent Accord doit être amendé pour prendre en compte ledit accord multilatéral.

ARTICLE 23

Dénonciation

Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit, par la voie appropriée, à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification doit être communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Le présent Accord prendra alors fin à zéro heure (au lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de cette notification par l'autre Partie contractante, sauf si ladite notification est retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. A défaut d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification est réputée lui être parvenue quinze (15) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

ARTICLE 24

Enregistrement auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale

Le présent Accord et toutes modifications qui y sont apportées sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

ARTICLE 25

Entrée en vigueur

Chaque partie contractante notifiera à l'autre Partie contractante l'accomplissement des formalités requises en ce qui la concerne pour l'entrée en vigueur du présent Accord qui prend effet le premier jour du deuxième mois suivant le jour de réception de la seconde notification.

En foi de quoi, les soussignés, dûment habilités par leur gouvernement respectif ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Paris, le 23 mai 2006, en langues chinoise, portugaise et française, tous les textes faisant également foi.

Pour le gouvernement
de la Région Administrative Spéciale de Macao
de la République Populaire de Chine

Pour le gouvernement
de la République française

Ao Man Long

Dominique Perben

Secrétaire aux Transports, à l'Équipement, à
l'Environnement et aux Télécommunications

Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Section 1

Routes pour les services passagers ou fret exploités par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la République française:

<u>Point d'origine</u>	<u>Points intermédiaires</u>	<u>Point de destination</u>	<u>Points au-delà</u>
Paris	Points voir notes b), c) et d)	Macao	Points voir notes b), c) et d)

Section 2

Routes pour les services passagers ou fret qui exploités par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la Région Administrative Spéciale de Macao:

<u>Point d'origine</u>	<u>Points intermédiaires</u>	<u>Point de destination</u>	<u>Points au-delà</u>
Macao	Points voir notes b), c) et d)	Paris	Points voir notes b), c) et d)

Notes:

a) L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante peuvent à leur convenance, sur tout ou partie de leurs services:

* exploiter des vols dans un sens ou les deux sens;

* omettre des escales en un ou plusieurs points des routes spécifiées;

* modifier l'ordre de desserte des points sur les routes spécifiées (y compris la possibilité de desservir des points intermédiaires comme des points au-delà et vice versa et d'omettre une escale dans un sens seulement d'un service);

* terminer leurs vols dans la zone de l'autre Partie contractante ou au-delà;

à condition que les services correspondants aient leurs points d'origine ou de destination dans la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

b) L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante peuvent à leur convenance, sur tout ou partie de leurs services, desservir tout point intermédiaire ou au-delà à la condition qu'elles n'exercent pas de droits de trafic de 5ème liberté entre ces points et des points situés dans la zone de l'autre Partie contractante.

c) Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes peuvent exercer des droits de trafic de 5ème liberté sur des points intermédiaires et / ou au-delà, si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes sont convenues au cas par cas d'échanger de tels droits.

d) Aucun point en Chine continentale, à Taiwan ou à Hong Kong ne pourra être desservi ni comme point intermédiaire ni comme point au-delà.