

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA**共 和 國 總 統 府****批 示****Despacho**

Nos termos do n.º 2 do artigo 3.º da Lei n.º 1/76, de 17 de Fevereiro, com as alterações que lhe foram introduzidas pela Lei n.º 13/90, de 10 de Maio, ratifico:

O Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo de Macau e o Governo dos Estados Unidos da América e respectivos Anexos, assinado em Macau em 3 de Julho de 1996 e aprovado, nessa mesma data, pelo Governador de Macau, ao abrigo do meu despacho de 9 de Março de 1996, publicado em suplemento ao *Diário da República*, II Série, de 9 do mesmo mês.

Palácio de Belém, 25 de Julho de 1996. — O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

根據經五月十日第 13/90 號法律修改之二月十七日第 1/76 號法律第三條第二款之規定，本人批准：

一九九六年七月三日在澳門簽訂的澳門政府與美利堅合眾國政府航空運輸協定及有關附件。該協定及附件並由澳門總督於同日根據本人在一九九六年三月九日作出及刊登於同月九日共和國公報第二組副刊之批示核准。

一九九六年七月二十五日於貝倫宮

共和國總統 沈拜奧

**ACORDO DE TRANSPORTE AÉREO
ENTRE O GOVERNO DE MACAU E
O GOVERNO DOS ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA**

O Governo de Macau, devidamente autorizado pelo competente órgão de soberania da República Portuguesa e com o assentimento do Governo da República Popular da China, e o Governo dos Estados Unidos da América, de ora em diante referidos como “as Partes”,

Desejando promover um sistema de transporte aéreo baseado na competição entre as empresas de transporte aéreo do mercado com um mínimo de interferência e regulamentação governamentais;

Desejando facilitar a expansão das oportunidades do transporte aéreo internacional;

Desejando dar às empresas de transporte aéreo a possibilidade de oferecer ao público viajante e transitário uma variedade de serviços ao mais baixo preço, que não sejam predatórios ou discriminatórios e não representem um abuso da posição dominante, e desejando encorajar empresas aéreas individuais a desenvolver e praticar preços inovativos e competitivos;

Desejando assegurar o mais elevado grau de segurança no transporte aéreo internacional e reafirmando a sua grave preocupação relativamente a actos ou ameaças contra a segurança das aeronaves, que põem em risco a segurança de pessoas ou bens e prejudicam a exploração de transporte aéreo, e minam a confiança do público na segurança da aviação civil; e

Desejando concluir um acordo que abranja todo os tipos de transporte aéreo comercial;

Acordaram, entre si, o seguinte:

ARTIGO 1ºDefinições

Para fins do presente Acordo, salvo se diversamente estabelecido, os seguintes termos significam:

- a. “Autoridades Aeronáuticas” - no caso de Macau, a Autoridade de Aviação Civil ou o seu sucessor e, no caso dos Estados Unidos da América o Departamento dos Transportes ou o seu sucessor;
- b. “Acordo” - este Acordo, os seus Anexos e quaisquer modificações aos mesmos;
- c. “Transporte Aéreo” - qualquer operação efectuada por aeronaves para transporte público de tráfego de passageiros, bagagem, carga e correio, separadamente ou em combinação, por remuneração ou por aluguer;
- d. “Área” - em relação a Macau, compreende as ilhas de Taipa e de Coloane e, em relação aos Estados Unidos da América tem o significado atribuído a “território” no Artigo 2º da Convenção de Chicago, referida no Artigo 2º do presente Acordo;
- e. “Empresa de transporte aéreo designada” - uma empresa de transporte aéreo designada e autorizada nos termos do Artigo 4º do presente Acordo;
- f. “Custo total” - o custo do fornecimento de serviços acrescido de uma taxa razoável para despesas administrativas;
- g. “Transporte aéreo internacional” tem o significado atribuído a serviços aéreos internacionais no Artigo 96º da Convenção referida no Artigo 2º do presente Acordo e será considerado como incluindo serviços “charter” e outros serviços não regulares;
- h. “Preço” - qualquer tarifa, frete ou encargo para o transporte de passageiros (e a sua bagagem) e/ou carga (excluindo correio) em transporte aéreo, cobrada pelas empresas de transporte aéreo incluindo os seus agentes, e as condições reguladoras da aplicação dessas tarifas, fretes ou encargos;
- i. “Paragem para fins não comerciais” - uma aterragem para fins que não o de embarcar ou desembarcar passageiros, bagagem e carga e/ou correio em transporte aéreo;
- j. “Taxa de utilização” - um encargo imposto pela autoridade responsável pela sua aplicação a empresas de transporte aéreo pela utilização de propriedade ou infra-estruturas aeroportuárias e de navegação aérea, incluindo serviços e infra-estruturas relacionadas.

ARTIGO 2ºDisposições da Convenção de Chicago Aplicáveis ao Transporte Internacional

Ao aplicar o presente Acordo, as Partes actuarão em conformidade com as disposições da Convenção de Chicago, aberta à assinatura em Chicago no dia 7 de Dezembro de

1944, de ora em diante referida como “a Convenção”, incluindo os seus Anexos e quaisquer modificações à Convenção ou aos seus Anexos, quando aplicáveis a ambas as Partes, na medida em que essas disposições se apliquem ao transporte aéreo internacional.

ARTIGO 3º Concessão de Direitos

1. Cada uma das Partes concede à outra Parte os seguintes direitos para a exploração de transporte aéreo internacional pela(s) empresa(s) de transporte aéreo da outra Parte:

- a. o direito de sobrevoar, sem aterrar, a sua área;
- b. o direito de efectuar paragens na sua área para fins não comerciais; e
- c. outros direitos especificados no presente Acordo.

2. Nenhuma disposição no nº 1 deste Artigo será considerada como concedendo à(s) empresa(s) de transporte aéreo de uma das Partes o direito de fornecer transporte aéreo entre pontos na área da outra Parte.

ARTIGO 4º Designação e Autorização

1. O Governo de Macau pode designar a Air Macau, sendo de propriedade substancial e efectivamente controlada na data da rubrica do presente Acordo, para explorar transporte aéreo internacional nos termos do presente Acordo. Os Estados Unidos terão o direito de designar uma ou mais empresas de transporte aéreo para explorar transporte aéreo internacional nos termos do presente Acordo e de cancelar ou alterar essas designações. As designações serão comunicadas por escrito à outra Parte através dos canais apropriados, e indicarão se a empresa de transporte aéreo está autorizada a explorar o tipo de transporte aéreo especificado no Anexo I ou no Anexo II ou em ambos.

2. Ao receber a designação e os pedidos por parte de uma empresa de transporte aéreo designada, na forma e modo indicados para autorizações de exploração e licenças técnicas, a outra Parte concederá as autorizações e licenças apropriadas com um mínimo de demora, desde que:

- a. (1) No caso de Macau, a empresa de transporte aéreo esteja registada e tenha o seu principal local de negócios em Macau;
- (2) No caso dos Estados Unidos, a propriedade substancial e o controlo efectivo da empresa de transporte aéreo pertençam aos Estados Unidos ou aos seus nacionais ou ambos;
- b. A empresa de transporte aéreo designada esteja habilitada a preencher os requisitos previstos nas leis e regulamentos normalmente aplicáveis à exploração de transporte aéreo internacional pela Parte que avalia o pedido ou pedidos; e

- c. A Parte que designou a empresa cumpra e aplique os padrões previstos no Artigo 7º (Segurança Operacional) e Artigo 8º (Segurança da Aviação).

ARTIGO 5º

Revogação de Autorização

1. Cada uma das Partes pode revogar, suspender ou limitar a autorização de exploração ou licenças técnicas de uma empresa de transporte aéreo da outra Parte sempre que:

- a. (1) No caso de Macau, a empresa de transporte aéreo não esteja registada e não tenha o seu principal local de negócios em Macau;

(2) No caso dos Estados Unidos, a propriedade substancial e o controlo efectivo da empresa de transporte aéreo não pertençam aos Estados Unidos ou aos seus nacionais ou a ambos; ou

- b. A empresa não cumpra as leis e os regulamentos referidos no Artigo 6º (Aplicação das Leis) do presente Acordo; ou

- c. A outra parte não cumpra e aplique os padrões previstos no Artigo 7º (Segurança Operacional).

2. Salvo se a intervenção imediata se revelar essencial para evitar o repetido não cumprimento das disposições 1 b) ou 1 c) deste Artigo, os direitos estabelecidos por este Artigo serão apenas exercidos após a realização de consultas com a outra Parte.

3. Este Artigo não limita o direito de ambas as Partes a suspender, limitar ou condicionar os serviços aéreos de acordo com as disposições do Artigo 8º (Segurança da Aviação).

ARTIGO 6º

Aplicação das Leis

1. As leis de uma das Partes relativas à operação e navegação de aeronaves serão cumpridas pela(s) empresa(s) de transporte aéreo da outra Parte à entrada, saída ou durante a permanência na área dessa primeira Parte.

2. À entrada, saída ou durante a permanência na área de uma das Partes, as suas leis e regulamentos relativos à entrada ou saída, da sua área, de passageiros, tripulações ou carga a bordo de aeronaves (incluindo regulamentos relativos à entrada, saída, à segurança operacional da aviação, imigração, passaportes, alfândega e de quarentena ou, no caso de correio, os regulamentos postais), serão cumpridos por ou em nome dos passageiros, tripulações ou carga da(s) empresa(s) de transporte aéreo da outra Parte.

ARTIGO 7º

Segurança Operacional

1. Cada uma das Partes reconhecerá como válidos, para fins de exploração de transporte aéreo previsto nos termos do presente Acordo, os certificados de

aeronavegabilidade, qualificações e licenças emitidos ou tornados válidos pela outra Parte e ainda em vigor, desde que os requisitos para a sua emissão sejam pelo menos iguais aos padrões mínimos que possam ser estabelecidos de acordo com a Convenção. Cada uma das Partes poderá, contudo, recusar reconhecer como válidos para fins de sobrevoar a sua área, as qualificações e licenças concedidas ou tornadas válidas pela outra Parte para os seus residentes, no caso de Macau ou para os seus nacionais, no caso dos Estados Unidos.

2. Cada uma das Partes poderá solicitar consultas relativas aos padrões de segurança aplicados pela outra Parte respeitantes a serviços aeronáuticos, tripulações aéreas, aeronaves e à exploração das empresas de transporte aéreo designadas. Se, na sequência das consultas, uma das Partes considerar que a outra Parte não cumpre e aplica eficazmente, nessas áreas, padrões de segurança pelo menos iguais aos padrões mínimos aplicáveis de acordo com a Convenção, a outra Parte será notificada dessas verificações e das medidas consideradas necessárias para a adequação a esses padrões mínimos; e a outra Parte deverá adoptar as medidas correctivas necessárias. Cada uma das Partes reserva-se o direito de suspender, revogar ou limitar a autorização de exploração ou licença técnica de uma empresa ou empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte se esta Parte não adoptar as medidas correctivas apropriadas num prazo razoável.

ARTIGO 8º

Segurança da Aviação

1. As Partes reafirmam que o dever de proteger, no seu relacionamento mútuo, a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita constitui uma parte integrante do presente Acordo.

2. As Partes fornecer-se-ão, a pedido, todo o apoio necessário para impedir actos de captura ilícita de aeronaves e outros actos ilícitos contra a segurança dos passageiros, tripulações, aeronaves, aeroportos e serviços de navegação aérea e quaisquer outras ameaças à segurança da aviação.

3. As Partes actuarão em conformidade com as disposições da Convenção Referente a Infracções e Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio no dia 14 de Setembro de 1963, da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia no dia 16 de Dezembro de 1970 e da Convenção para a Repressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal no dia 23 de Setembro de 1971.

4. As Partes actuarão, no seu relacionamento mútuo, em conformidade com os padrões de segurança da aviação e, na medida em que sejam aplicados pelas Partes ou em seu nome, com as Práticas Recomendadas estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção; as Partes exigirão que os operadores de aeroportos na sua área, os operadores de aeronaves nela registadas e os operadores de aeronaves que tenham o seu principal local de negócios ou residência permanente na sua área actuem em conformidade com essas disposições sobre a segurança da aviação.

5. Cada uma das Partes concorda em cumprir as disposições de segurança impostas pela outra Parte à entrada na área desta Parte, bem como em adoptar medidas de

segurança adequadas para proteger as aeronaves e inspeccionar passageiros, tripulações, a sua bagagem de mão, carga e provisões de bordo, antes e durante o embarque ou carregamento. Cada uma das Partes considerará também, positivamente, qualquer solicitação da outra Parte respeitante à tomada de medidas especiais de segurança para fazer face a uma ameaça específica.

6. Em caso de incidente ou ameaça de incidente de captura ilícita de aeronaves ou outros actos ilícitos contra a segurança dos passageiros, tripulações, aeronaves, aeroportos e serviços de navegação aérea, as Partes prestar-se-ão apoio, facilitando as comunicações e outras medidas apropriadas tendentes a pôr termo, com rapidez e segurança, ao incidente ou ameaça de incidente.

7. Sempre que uma Parte tenha motivos razoáveis para crer que a outra Parte não cumpre as disposições sobre a segurança da aviação constantes deste Artigo, as autoridades aeronáuticas dessa Parte poderão solicitar consultas imediatas com as autoridades aeronáuticas da outra Parte. Poderão ser suspensas, revogadas limitadas ou impostas condições à autorização de exploração ou licença técnica da empresa ou empresas de transporte aéreo da outra Parte, se um acordo satisfatório não for obtido no prazo de 30 dias contados a partir da data da solicitação. Por motivo de emergência, uma das Partes poderá adoptar medidas provisórias antes do termo do prazo de 30 dias.

ARTIGO 9º Oportunidades Comerciais

1. A(s) empresa(s) de transporte aéreo de uma das Partes poderão estabelecer escritórios na área da outra Parte para fins de promoção e venda de transporte aéreo.

2. A(s) empresa(s) de transporte aéreo de uma das Partes poderão, nos termos das leis e dos regulamentos da outra Parte relativos à entrada, residência e trabalho, trazer e manter na área da outra Parte pessoal de gestão, vendas, técnico e operacional, e outro pessoal especializado necessário ao fornecimento de transporte aéreo.

3. a) Cada empresa de transporte aéreo designada poderá efectuar o seu próprio “ground handling” (serviços de placa) na área da outra Parte (“self-handling”) ou, por sua opção, seleccionar de entre a concorrência um agente para efectuar esses serviços, total ou parcialmente. Estes direitos estarão sujeitos apenas a limitações físicas resultantes de considerações de segurança aeroportuária ou, no caso de Macau, de compromissos contratuais da Companhia do Aeroporto de Macau (CAM), anteriores à rubrica do presente Acordo. Se houver compromissos contratuais, Macau não prolongará ou perpetuará essas condições de modo a evitar o “self-handling” ou “handling” através de agentes concorrentes, nem permitirá que a CAM o faça.

b) Sempre que esteja excluído o “self-handling” nas condições previstas na alínea (a):

1) Serão oferecidos serviços de “ground handling” (serviços de placa) a todas as empresas de transporte aéreo em condições de igualdade;

2) As taxas cobradas por serviços de “ground handling” (serviços de placa) serão baseadas nos custos dos serviços prestados;

- 3) Os serviços de “ground handling” serão comparáveis, em tipo e qualidade, aos serviços fornecidos se o “self-handling” fosse possível; e
- 4) Reconhecendo que a Air Macau deve obter autorização das autoridades competentes de Macau antes de praticar o “self-handling”, e se a Air Macau pedir autorização às referidas autoridades para praticar o “self-handling”, as Partes realizarão consultas destinadas a abordar as preocupações dos EUA relativamente à capacidade das empresas de transporte aéreo americanas de exercer o “self-handling”. As autoridades competentes de Macau suspenderão a avaliação do pedido de autorização da Air Macau, até que as Partes tenham resolvido aquelas questões de maneira mutuamente satisfatória. Se os compromissos contratuais da CAM forem modificados de modo a permitir que qualquer outra empresa de transporte aéreo exerça o “self-handling”, as empresas de transporte aéreo designadas dos Estados Unidos poderão também exercer o “self-handling” de serviços comparáveis, em grau compatível com a segurança aeroportuária.

4. As empresas de transporte aéreo poderão vender transporte aéreo na área da outra Parte, directamente e, por sua opção, através dos seus agentes, com excepção de eventuais disposições específicas dos regulamentos para serviços “charter” da Parte em que tem origem o serviço “charter”, relativos à segurança naquela Parte ou à protecção dos capitais dos passageiros e dos direitos ao cancelamento ou ao reembolso.

As empresas de transporte aéreo poderão vender os transportes, e qualquer pessoa terá a liberdade de comprá-lo, na moeda local ou em moedas livremente convertíveis.

5. As empresas de transporte aéreo poderão, mediante pedido, converter e remeter para a sua área os excedentes locais sobre as despesas efectuadas localmente. A conversão e a remessa serão autorizadas imediatamente, sem restrições ou impostos, à taxa de câmbio aplicável, na data em que a empresa de transporte aéreo apresenta o primeiro pedido para o efeito, às transacções correntes e remessas.

6. A(s) empresa(s) de transporte aéreo de uma das Partes estarão autorizadas a pagar as despesas locais, incluindo a compra de combustível, na área da outra Parte, em moeda local. Se assim o entenderem, a(s) empresa(s) de transporte aéreo poderão pagar essas despesas na área da outra Parte em moedas livremente convertíveis, de acordo com os regulamentos cambiais locais.

7. Sem prejuízo de quaisquer outras disposições do presente Acordo, as empresas de transporte aéreo e os fornecedores indirectos de transporte de carga de ambas as Partes poderão, sem restrição, utilizar, em relação ao transporte aéreo internacional, qualquer meio terrestre de transporte de carga de ou para quaisquer pontos nas áreas das Partes de ou para quaisquer pontos nas áreas de terceiras partes, incluindo transporte de ou para todos os aeroportos com serviços aduaneiros e incluindo, sempre que aplicável, o direito de transportar carga sob controlo alfandegário nos termos das leis e dos regulamentos aplicáveis. A carga, transportada por via terrestre ou por via aérea, terá acesso aos serviços de despacho aduaneiro dos aeroportos. As empresas de transporte aéreo poderão optar entre efectuar o seu próprio transporte terrestre ou fornecer-lo através de arranjos com outros transportadores terrestres, incluindo o transporte terrestre explorado por outras empresas de transporte aéreo e fornecedores indirectos

de transporte aéreo de carga. Esses serviços de carga intermodais poderão ser oferecidos a um preço único e integral para a combinação de transporte aéreo e terrestre, desde que os transportadores não sejam enganados com respeito aos factos relativos ao transporte.

8. Ao explorar ou oferecer os serviços autorizados nas rotas acordadas, as empresas de transporte aéreo designadas de cada uma das Partes, que estejam devidamente autorizadas a fornecer esses serviços, poderão, numa base de reciprocidade e nos termos dos requisitos normalmente aplicáveis a esses acordos, estabelecer arranjos de promoção comercial, tais como “blocked space” (espaço bloqueado), “code-sharing” (número de voo partilhado) ou acordos de locação com outras empresas de transporte aéreo (incluindo empresas de transporte aéreo de terceiras partes) que possuam também a devida autorização, desde que esses arranjos não incluam cabotagem ou “revenue pooling” (rendimentos partilhados).

ARTIGO 10º

Direitos Aduaneiros e Taxas

1. À chegada na área de uma Parte, as aeronaves utilizadas na exploração de transporte aéreo internacional pela(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) da outra Parte, o seu equipamento normal, equipamento de placa, combustível, lubrificantes, aprovisionamento técnico consumível, peças sobressalentes (incluindo motores), provisões de bordo (incluindo mas não limitado a comestíveis, bebidas e bebidas alcoólicas, tabaco e outros produtos destinados à venda ou uso pelos passageiros em quantidades limitadas durante o voo) e outros artigos destinados ou utilizados unicamente em conexão com a operação ou assistência a aeronaves utilizadas em serviços aéreos internacionais estarão isentos, numa base de reciprocidade, de quaisquer restrições à importação, impostos sobre a propriedade e o capital, direitos aduaneiros, impostos de consumo, taxas e encargos similares, impostos pelas autoridades competentes de Macau e as autoridades nacionais dos Estados Unidos da América e não baseadas no custo dos serviços prestados, desde que os equipamentos e aprovisionamentos sejam mantidos a bordo da aeronave.

2. Estarão igualmente isentos, numa base de reciprocidade, dos impostos, direitos, taxas e encargos referidos no nº 1 deste Artigo, com excepção das taxas baseadas nos custos dos serviços prestados:

- a. As provisões de bordo introduzidas ou fornecidas na área de uma das Partes e trazidas a bordo, dentro de limites razoáveis, para a utilização em aeronaves “outbound” (em partida) de empresas de transporte aéreo que efectuem transporte aéreo internacional, ainda que os aprovisionamentos sejam destinados à utilização numa parte do percurso efectuado sobre a área da Parte em que foram embarcados;
- b. Equipamento de placa e peças sobressalentes incluindo motores introduzidos na área de uma das Partes para a assistência, manutenção ou reparação de aeronaves de uma empresa de transporte aéreo da outra Parte utilizadas no transporte internacional; e
- c. O combustível, os lubrificantes e os abastecimentos técnicos consumíveis introduzidos ou fornecidos na área de uma das Partes destinados à utilização

em aeronaves de uma empresa de transporte aéreo que preste serviços de transporte aéreo internacional, ainda que os aprovisionamentos sejam utilizados numa parte da viagem efectuada sobre a área da Parte em que foram embarcados.

3. Pode ser exigido que o equipamento e os aprovisionamentos referidos nos n.ºs 1 e 2 deste Artigo sejam postos sob a supervisão ou controlo das autoridades competentes.

4. As isenções previstas neste Artigo aplicar-se-ão também quando a(s) empresa(s) de transporte aéreo de uma das Partes houver contratado com uma outra empresa de transporte aéreo, que beneficie igualmente dessas isenções concedidas pela outra Parte, o empréstimo ou cedência, na área da outra Parte, dos artigos especificados nos n.ºs 1 e 2 deste Artigo.

ARTIGO 11.º Taxas de Utilização

1. As taxas de utilização serão justas e razoáveis, como definido nos n.ºs 2 e 3 deste Artigo, repartidas proporcionalmente entre as categorias de utilizadores.

2. As taxas de utilização não serão injustamente discriminatórias. Em especial e sem limitar a generalidade da frase anterior, as taxas de utilização serão impostas em condições não menos favoráveis do que as mais favoráveis condições aplicadas a quaisquer outras empresas de transporte aéreo no momento da imposição das taxas.

3. As taxas de utilização referidas no n.º 1 só são justas e razoáveis se não excederem os custos totais suportados pelas autoridades responsáveis pela aplicação, relativos ao fornecimento de infra-estruturas e serviços aeroportuários, de navegação aérea e de segurança da aviação. Estes custos podem incluir a recuperação do capital após a amortização. Ao fornecerem infra-estruturas e serviços, as autoridades competentes terão em conta factores tais como a eficiência, economia, o impacto ambiental e a segurança das operações.

4. Cada uma das Partes incentivará a realização de consultas em primeira instância entre as autoridades responsáveis pela aplicação de taxas na sua área e as empresas de transporte aéreo que utilizam os serviços e as infra-estruturas ou através da organização que representa as empresas de transporte aéreo, se estas concordarem. Cada uma das Partes incentivará a troca de informação que permita uma análise precisa da razoabilidade dos encargos nos termos dos n.ºs 1, 2 e 3 deste Artigo, entre as empresas de transporte aéreo e as autoridades responsáveis pela aplicação. Cada uma das Partes incentivará as autoridades responsáveis pela aplicação das taxas para que participem aos utilizadores quaisquer propostas de alteração nas taxas de utilização, de modo a que possam exprimir a sua opinião antes que sejam efectuadas as alterações.

ARTIGO 12.º Concorrência Leal

1. Cada uma das Partes proporcionará às empresas de transporte aéreo designadas justas e iguais oportunidades de concorrência no transporte aéreo internacional abrangido pelo presente Acordo.

2. Nenhuma das Partes limitará, unilateralmente, o volume de tráfego, a frequência, a regularidade dos serviços ou o tipo ou tipos de aeronave utilizados pela(s) empresa(s) de transporte aéreo da outra Parte, salvo se exigido por razões de natureza alfandegária, técnica, operacional ou ambiental, nas mesmas condições em conformidade com o Artigo 15º da Convenção.

3. Nenhuma das Partes imporá à(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) da outra Parte requisitos tais como direitos de preferência, taxas de ocupação, taxas de não-objecção ou quaisquer outros relativamente à capacidade, frequência ou tráfego que fossem incompatíveis com a finalidade do presente Acordo.

4. Nenhuma das Partes exigirá que a(s) empresa(s) de transporte aéreo da outra Parte submeta(m) horários, planos de voos “charter” ou planos de operações à aprovação, excepto na medida em que seja necessário, numa base não discriminatória, para a aplicação de condições uniformes como previsto no nº 2 deste Artigo ou especificamente autorizado no Anexo ao presente Acordo. Se uma das Partes exigir que os dados mencionados sejam submetidos para fins de informação, deverá minimizar o ónus administrativo relativo aos requisitos e procedimentos, sobre os agentes intermediários de transporte aéreo e a(s) empresa(s) de transporte aéreo designada(s) da outra Parte.

ARTIGO 13º

Fixação de Preços

1. Cada uma das Partes permitirá que sejam estabelecidos, pelas empresas de transporte aéreo designadas, preços baseados em factores comerciais de mercado. A intervenção das partes limitar-se-á a:

- a. Evitar preços ou práticas discriminatórias;
- b. Proteger os consumidores contra preços injustificadamente elevados ou restritivos devido ao abuso da posição dominante; e
- c. Proteger as empresas de transporte aéreo contra preços artificialmente baixos devido a subsídios e apoios governamentais, directos ou indirectos.

2. Cada uma das Partes pode exigir que a(s) empresa(s) de transporte aéreo da outra Parte submeta ou notifique as suas autoridades aeronáuticas dos preços que tencionam cobrar de ou para a sua área. As empresas de transporte aéreo das duas Partes informarão ou submeterão os preços no prazo máximo de 30 dias antes da sua entrada em vigor. Em casos individuais, será permitido que os preços sejam notificados ou submetidos num prazo inferior àquele normalmente exigido. Nenhuma das Partes exigirá que a(s) empresa(s) de transporte aéreo da outra Parte notifique ou submeta os preços cobrados ao público por empresas de “charter”, salvo se exigido por motivos de informação numa base não discriminatória.

3. Nenhuma das Partes tomará medidas unilaterais para evitar a introdução ou continuação de um preço proposto a ser cobrado ou cobrado por (a) uma empresa de transporte aéreo de uma das Partes pelo transporte aéreo internacional entre as áreas das Partes, ou (b) uma empresa de transporte aéreo de uma das Partes pelo transporte aéreo internacional entre a área da outra Parte e qualquer outra área, incluindo em ambos os casos transportes numa base “interline” ou “intra-line”. Se uma das Partes

entender que os preços não se conformam com os termos do n.º 1 deste Artigo, solicitará consultas e notificará a outra Parte dos motivos da sua insatisfação logo que possível. As consultas terão lugar no prazo máximo de 30 dias após a recepção da solicitação, e as Partes cooperarão na obtenção de informação necessária para a solução ponderada da questão. Se as Partes obtiverem um acordo sobre um preço objecto de uma nota de insatisfação, cada uma das Partes empenhar-se-á em fazer vigorar o acordo. Na ausência de acordo mútuo, o preço entrará ou continuará em vigor.

ARTIGO 14º

Consultas

1. Cada uma das Partes poderá, a todo momento, solicitar consultas relativas ao presente Acordo. As consultas terão início no mais breve prazo possível, porém não mais de 60 dias após a data de recepção da solicitação pela outra Parte, salvo se diversamente acordado. Cada uma das Partes preparará e apresentará, durante as consultas, provas relevantes que apoiem a sua posição, de modo a facilitar a tomada de decisões conscientes, racionais e económicas.

2. Cinco anos após a entrada em vigor do presente Acordo, as Partes iniciarão consultas relativas à aplicação do Acordo.

ARTIGO 15º

Modificações

O acordo pode ser modificado por mútuo acordo entre as Partes.

ARTIGO 16º

Resolução de Diferendos

1. Qualquer diferendo relativo ao presente Acordo, que não seja resolvido numa primeira roda de consultas formais, com excepção dos relativos ao n.º 3 do Artigo 13.º (Preços), podem ser submetidos, por acordo entre as Partes, a uma outra pessoa ou entidade para decisão. Se as Partes não chegarem a acordo, o diferendo será, a pedido de qualquer uma das Partes, submetido à arbitragem de acordo com os seguintes procedimentos:

2. A arbitragem caberá a um tribunal composto de três árbitros, constituído da seguinte forma:

a. No prazo de 30 dias após a recepção do pedido de arbitragem, cada uma das Partes nomeará um árbitro. No prazo de 60 dias após a nomeação destes árbitros, as Partes nomearão, por mútuo acordo, um terceiro árbitro, que actuará como Presidente do tribunal arbitral;

b. Se uma das Partes não nomear um árbitro, ou se o terceiro árbitro não for nomeado nos termos do n.º 2, alínea a), qualquer uma das Partes poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que nomeie o árbitro ou

árbitros necessários no prazo de 30 dias. Se o Presidente do Conselho entender que é nacional de um país que não pode ser considerado neutral em relação ao diferendo ou estiver impedido, por outros motivos, de exercer as suas funções, o Vice-Presidente mais antigo, que não esteja impedido pelo mesmo motivo, procederá às nomeações.

3. Salvo se diversamente acordado, o tribunal arbitral determinará os limites da sua jurisdição nos termos do presente Acordo, e estabelecerá os seus próprios procedimentos. Uma vez constituído, o tribunal pode recomendar uma solução provisória pendente de decisão definitiva. Por decisão do tribunal ou a pedido de uma das Partes, será convocada uma reunião para estabelecer precisamente as matérias a arbitrar e os procedimentos específicos a seguir, no prazo máximo de 15 dias após a constituição definitiva do tribunal.

4. Salvo se diversamente acordado, cada uma das Partes submeterá um memorando no prazo de 45 dias após a constituição definitiva do tribunal. As respostas serão dadas no prazo de 60 dias. O tribunal convocará uma audiência a pedido de qualquer uma das Partes ou por sua opção, no prazo de 15 dias após a recepção das respostas.

5. O tribunal procurará proferir uma decisão por escrito no prazo de 30 dias após a conclusão da audiência ou, se não houver audiência, após a data de recepção das duas respostas. Prevalecerá a decisão do tribunal adoptada por maioria.

6. As Partes poderão apresentar pedidos de clarificação da decisão no prazo de 15 dias após ter sido proferida, e as clarificações serão proferidas no prazo de 15 dias após o pedido.

7. Cada uma das Partes poderá, nos termos da sua legislação, aplicar plenamente qualquer decisão ou resolução do tribunal arbitral.

8. As despesas do tribunal arbitral, incluindo honorários e despesas dos árbitros, serão repartidas igualmente pelas Partes. Quaisquer despesas efectuadas pelo Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional nos termos do nº 2 b) deste Artigo serão consideradas parte das despesas do tribunal.

ARTIGO 17º

Denúncia

Cada uma das Partes pode, a todo momento, notificar a outra Parte, por escrito, da sua decisão de denunciar o presente Acordo. A notificação será enviada simultaneamente à Organização da Aviação Civil Internacional. O presente Acordo terminará à meia noite (no local de recepção da notificação pela outra Parte), imediatamente antes do primeiro aniversário da data de recepção da notificação pela outra Parte, salvo se a notificação for retirada por acordo entre as Partes antes do termo desse período.

ARTIGO 18º

Registo na OACI

O presente Acordo e todas as modificações ao mesmo serão registados na Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 19.º
Entrada em Vigor

O presente Acordo e quaisquer modificações entrarão em vigor quando forem assinados pelas Partes.

Em fé do que os signatários, devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito em Macau, em duplicado, aos três dias de Julho de mil novecentos e noventa e seis, em inglês.

Pelo Governo de Macau

**Pelo Governo dos
Estados Unidos da América**

Vasco Rocha Vieira
Governador

Richard W. Mueller
Consul Geral
Hong Kong e Macau

ANEXO I
Serviços Aéreos Regulares
Secção 1

A(s) empresa(s) de transporte aéreo de cada uma das Partes designadas nos termos do presente Acordo estarão autorizadas, de acordo com a sua designação, a explorar transporte aéreo internacional regular (1) entre pontos nas seguintes rotas e (2) entre pontos nessas rotas e pontos na área de outras partes através de pontos na área da Parte que designou a(s) empresa(s) de transporte aéreo.

A. Rotas para a empresa de transporte aéreo designada pelo Governo de Macau:

1. Para serviços combinados de passageiros e carga:

A	B	C
	Pontos no Território dos EUA	Pontos em Terceiras Partes
Macau	Alasca	Sete pontos a seleccionar <u>1/2/</u>
	Guam/Comunidade das Marianas do Norte	
	Hawaii	
	Quatro outros pontos a seleccionar <u>1/</u>	

1/ O Governo de Macau notificará por escrito o Governo dos Estados Unidos da sua selecção. Os pontos seleccionados pelo Governo de Macau poderão, por sua opção, ser alterados periodicamente mediante notificação por escrito, ao Governo dos Estados Unidos, com uma antecedência mínima de 60 dias.

2/ a. Do dia 1 de Janeiro de 1996 a 31 de Março de 1997, não mais que 14 voos combinados “round trip” (ida e volta) por semana poderão servir pontos intermédios e além com plenos direitos de tráfego entre aqueles pontos e os Estados Unidos.

b. Do dia 1 de Abril de 1997 a 31 de Março de 1998, não mais que 28 voos combinados “round trip” por semana poderão servir pontos intermédios e pontos além com plenos direitos de tráfego entre aqueles pontos e os Estados Unidos.

c. Do dia 1 de Abril de 1998 a 31 de março de 1999, não mais que 42 voos combinados “round trip” poderão servir pontos intermédios e além com plenos direitos de tráfego entre aqueles pontos e os Estados Unidos.

2. Para todos os serviços de carga:

A	B Pontos no Território dos EUA	C Pontos em Terceiras Partes
Macau	Alasca	Seis pontos a seleccionar <u>1/</u>
	Guam/Comunidade das Marianas do Norte	
	Hawaii	
	Quatro outros pontos a seleccionar <u>1/</u>	

1/ O Governo de Macau notificará por escrito o Governo dos Estados Unidos da sua selecção. Os pontos seleccionados pelo governo de Macau poderão, por sua opção, ser alterados periodicamente, mediante notificação ao Governo dos Estados Unidos com uma antecedência mínima de 60 dias.

B. Rotas para a empresa ou empresas de transporte aéreo designada pelo Governo dos Estados Unidos:

1. Para serviços combinados de passageiros e carga:

Dos Estados Unidos através de pontos intermédios para Macau e além:

1. Do dia 1 de Janeiro de 1996 a 31 de Março de 1997, não mais que 14 voos combinados “round trip” por semana poderão servir pontos intermédios e além com plenos direitos de tráfego entre aqueles pontos e Macau.

2. Do dia 1 de Abril de 1997 a 31 de Março de 1998, não mais que 28 voos combinados “round trip” por semana poderão servir pontos intermédios e além com plenos direitos de tráfego entre aqueles pontos e Macau.
 3. Do dia 1 de Abril de 1998 a 31 de Março de 1999, não mais que 42 voos combinados “round trip” por semana poderão servir pontos intermédios e além com plenos direitos de tráfego entre esses pontos e Macau.
2. Para todos os serviços “all-cargo”(só carga):
- a. Dos Estados Unidos através de pontos intermédios para Macau e além.
 - b. De Macau, de e para quaisquer pontos abrangidos pela Conferência 3 sobre o Tráfego da Associação do Transporte Aéreo Internacional (como definido na data da rubrica do presente Acordo), com excepção de Hong Kong, pontos em Taiwan e no interior da China. Os serviços entre Macau e os pontos referidos na Conferência 3 sobre o Tráfego serão limitados a 7 voos “round trip” semanais por empresa de transporte aéreo.
 - c. Nenhum ponto em Hong Kong, Taiwan e o interior da China poderão ser servidos como pontos anteriores, além ou intermédios.

Secção 2

As empresas de transporte aéreo poderão, em cada ou todos os voos e por opção:

1. Explorar voos em uma ou ambas as direcções;
2. Combinar números de voo diferentes na mesma operação da aeronave;
3. Servir pontos nas rotas em qualquer combinação e ordem (o que pode incluir servir pontos intermédios como pontos além e pontos além como pontos intermédios);
4. Omitir paragens em quaisquer ponto ou pontos; e
5. Transferir tráfego de uma das suas aeronaves para qualquer outra das suas aeronaves em qualquer ponto nas rotas, sem limitações de direcção ou geográficas e sem perda de quaisquer direitos de transporte de tráfego, susceptíveis de serem autorizados a outro título nos termos do presente Acordo, desde que o serviço comece ou termine na área da Parte que designou a empresa de transporte aéreo.

Secção 3

Em qualquer segmento ou segmentos das rotas mencionadas anteriormente, a empresa de transporte aéreo designada poderá explorar transporte aéreo internacional sem limitações relativamente à mudança, em qualquer ponto da rota, do tipo e número da aeronave utilizada, desde que na direcção “outbound” (partida) o transporte além desse ponto seja a continuação do transporte com origem na área da Parte que designou a empresa de transporte aéreo e, na direcção “inbound” (chegada) o transporte para a área da Parte que designou a empresa de transporte aéreo seja a continuação do transporte proveniente de um ponto além.

ANEXO II

Serviços Aéreos Não Regulares (“Charter”)

Secção 1

As empresas de transporte aéreo de uma das Partes designadas nos termos deste Anexo terão, consoante os termos da sua designação, o direito de transportar tráfego internacional não regular de passageiros (e a sua bagagem) e/ou carga (incluindo, mas não limitado a “charters” de transitários, separados e em combinação [passageiros/carga]):

- a) Entre qualquer ponto ou pontos na área da Parte que designou a empresa de transporte aéreo e qualquer ponto ou pontos na área da outra Parte; e
- b) Entre qualquer ponto ou pontos na área da outra Parte e qualquer ponto ou pontos na área de uma terceira parte ou partes, desde que este tráfego seja transportado através do país de origem da empresa de transporte aéreo e efectue uma paragem no país de origem durante, pelo menos, duas noites consecutivas.

Na exploração de serviços abrangidos por este Anexo, as empresas de transporte aéreo de uma das Partes designadas nos termos deste Anexo terão igualmente o direito: (1) de efectuar paragens em quaisquer pontos dentro ou fora da área da outra Parte; (2) de transportar tráfego em trânsito através da área da outra Parte e (3) combinar na mesma aeronave tráfego com origem na área de uma das Partes com tráfego com origem na área da outra Parte.

Cada uma das Partes considerará, favoravelmente, os pedidos apresentados pela(s) empresa(s) de transporte aéreo da outra Parte relativamente ao transporte de tráfego não abrangido neste Anexo, numa base de cortesia e reciprocidade.

Secção 2

Para além do direito de explorar serviços “charter” com origem na sua própria área, quer numa base de viagens de ida quer de ida e volta, de acordo com as regras estabelecidas pelas suas autoridades relativamente a pedidos de exploração desses serviços “charter”, a empresa ou empresas de transporte aéreo de uma Parte, designadas para serviços “charter” estarão autorizadas a explorar serviços aéreos “charter” com origem na área da outra Parte, quer numa base de viagens de ida quer de ida e volta, em conformidade, opcionalmente, com as leis, regulamentos e regras da sua área ou da outra Parte, respeitantes aos serviços “charter”. Se uma Parte impuser regras, regulamentos, termos, condições ou limitações diferentes a uma ou mais das suas próprias empresas de transporte aéreo, ou a empresas de transporte aéreo de outras partes, as empresas de transporte aéreo designadas estarão sujeitas aos menos restritivos daqueles critérios.

Nenhuma disposição contida no parágrafo anterior limitará, contudo, o direito de uma das Partes, de exigir que a(s) empresa(s) de transporte aéreo autorizadas por qualquer uma das Partes nos termos deste Anexo cumpram os requisitos relativos à protecção dos fundos dos passageiros e os direitos dos passageiros relativamente a cancelamentos e reembolsos.

Secção 3

Com excepção das normas de protecção do consumidor referidas anteriormente, nenhuma das Partes exigirá que uma empresa de transporte aéreo designada da outra Parte, relativamente ao transporte de tráfego “charter” autorizado em viagem de ida ou ida e volta, submeta mais de uma declaração de cumprimento das leis, regulamentos e regras referidos na secção 2 deste Anexo, ou uma declaração de renúncia a esses regulamentos ou regras por parte das autoridades aeronáuticas competentes.

ANEXO III

Sistemas de Reserva por Computador

Reconhecendo que o Artigo 12º do presente Acordo garante às empresas de transporte aéreo de ambas as Partes justas e iguais oportunidades de concorrência,

Considerando que um dos aspectos mais importantes na capacidade de competição de uma empresa de transporte aéreo é a sua capacidade de informar o público sobre os seus serviços de maneira justa e imparcial e que, por conseguinte, a qualidade da informação sobre serviços aéreos à disposição dos agentes de viagem que a distribuem directamente ao público viajante e a capacidade de uma empresa de transporte aéreo de oferecer a esses agentes sistemas de reservas por computador (CRS) competitivos representam o fundamento das oportunidades competitivas das empresas de transporte aéreo,

Considerando que é igualmente necessário garantir que os interesses dos consumidores de produtos de transporte aéreo estejam protegidos contra qualquer utilização incorrecta e enganosa da informação e que as empresas de transporte aéreo e os agentes de viagem tenham acesso a sistemas de reservas por computador efectivamente competitivos,

Foram obtidos os seguintes entendimentos relativamente aos serviços internacionais regulares de passageiros nos termos deste Acordo:

1. As Partes acordam que CRS terão écrans básicos integrados e que:

- a) A informação relativa a serviços aéreos internacionais, incluindo a construção de conexões nestes serviços, será publicada e apresentada segundo critérios não discriminatórios e objectivos, que não sejam influenciados, directa ou indirectamente, pela identidade da empresa de transporte aéreo ou do mercado. Esses critérios aplicar-se-ão uniformemente a todas as empresas de transporte aéreo.
- b) As bases de dados dos CRS serão tão abrangente quanto possível.
- c) Os vendedores de CRS não anularão a informação fornecida pelas empresas de transporte aéreo que participem no sistema; esta informação será precisa e transparente; por exemplo, voos em sistema de “code-sharing” (número de voo partilhado), “change-of-gauge” (modificação de capacidade) e voos com paragens deverão ser nitidamente identificados como possuindo tais características.

- d) Os CRS à disposição dos agentes de viagens que distribuem directamente informação sobre serviços aéreos ao público viajante na área de cada uma das Partes serão não só obrigados, mas também autorizados a operar em conformidade com as regras do CRS aplicadas na área em que está sendo utilizado.
- e) Os agentes de viagem poderão utilizar quaisquer écrans secundários existentes através do CRS desde que submetam um pedido específico para os mesmos.

2. As Partes exigirão que os vendedores de CRS que operem na sua área permitam a todas as empresas de transporte aéreo dispostas a pagar taxas não discriminatórias, que participem nos seus CRS. As Partes exigirão que todos os serviços de distribuição prestados por um vendedor de sistemas sejam oferecidos numa base não discriminatória às empresas de transporte aéreo participantes. As Partes exigirão que os vendedores de CRS apresentem, numa base não discriminatória, objectiva e de neutralidade relativamente às empresas de transporte aéreo e ao mercado, os serviços aéreos internacionais das empresas de transporte aéreo participantes em todos os mercados nos quais desejem vender estes serviços. A pedido, um vendedor de CRS divulgará pormenores sobre os procedimentos de actualização e armazenagem da sua base de dados, os critérios de publicação e classificação de informação, o peso atribuído a esses critérios bem como os critérios utilizados na selecção de pontos de conexão e a inclusão de voos de ligação.

3. Os vendedores de CRS que operam na área de uma das Partes poderão trazer, manter e por à disposição das agências de viagem ou empresas de viagem cujo negócio principal é a distribuição de produtos relacionados com viagens na área da outra Parte, os seus CRS, desde que estes respeitem esses princípios.

4. Nenhuma das Partes imporá ou permitirá que sejam impostos, na sua área, aos vendedores de CRS da outra Parte, exigências mais rigorosas relativamente ao acesso e utilização de meios de comunicação, selecção e utilização de “hardware” e “software” técnicos para CRS, e à instalação técnica de “hardware” para CRS do que as impostas aos seus próprios vendedores de CRS.

5. Nenhuma das Partes imporá ou permitirá que sejam impostos, na sua área, aos vendedores de CRS da outra Parte, exigências mais rigorosas relativamente a écrans, à operação ou venda de CRS (incluindo parâmetros de publicação e apresentação) do que os impostos ao seu próprio vendedor de CRS.

6. Os CRS utilizados na área de uma das Partes, que respeitem esses princípios e outras normas reguladoras, técnicas e de segurança não discriminatórias, terão acesso efectivo e livre na área da outra Parte. Um dos aspectos é que a empresa de transporte aéreo designada participará nesse sistema, no seu país de origem, da mesma maneira em que participa em qualquer sistema oferecido a agentes de viagem na área da outra Parte. Aos donos/operadores de CRS de uma das Partes serão dadas oportunidades de possuir/operar, na área da outra Parte, CRS que respeitem estes princípios, iguais àquelas oferecidas aos donos/operadores daquela Parte. Cada uma das Partes garantirá que as suas empresas de transporte aéreo e os seus vendedores de CRS não discriminem os agentes de viagem no seu país por utilizarem ou possuírem um CRS operado igualmente na área da outra Parte.

**澳 門 政 府 和
美 利 堅 合 眾 國 政 府 航 空 運 輸 協 定**

澳門政府經葡萄牙主管主權機構正式授權並經中華人民共和國政府同意，和美利堅合眾國政府，以下稱為“雙方”，

希望促進一種以空運企業在市場中競爭為基礎，政府干預和管理縮小到最低程度的國際航空運輸體制；

希望便利發展國際航空的機會；

希望使空運企業能夠以既非掠奪性或歧視性而又并非代表濫用主導地位的最低價格向旅行和貨運公眾提供各種類型的航班自由，以及鼓勵單一的空運企業開發和實施創新和競爭的價格；

希望在國際航空運輸中確保最高程度的安全和保安以及對危及人員和財產安全、有害地影響航空運輸經營以及損害公眾對民用航空安全的信心重申它們嚴重的關注；和

希望締結一項包括整個商業航空運輸的協定，

達成協議如下：

**第一條
定 義**

除非另有說明，本協定中：

（一）“航空當局”一詞，在澳門方面指民航局或其繼任單位，在美利堅合眾國方面指運輸部或其繼任單位；

（二）“協定”一詞指本協定，其附件和對其的任何修改；

（三）“航空運輸”一詞指為取酬或出租之目的使用飛機為從事旅客、行李、貨物和郵件的公共運輸的任何經營；

（四）“地區”一詞在澳門方面包括澳門半島、乙仔島和路環島；在美國方面則採納本協定第二條中所述的芝加哥公約第二條中“領土”的含意；

（五）“指定空運企業”一詞指根據本協定第四條獲得指定和許可的空運企業；

（六）“全部費用”一詞指提供服務的開支，加上合理的行政管理費的費用；

（七）“國際航空運輸”一詞採納本協定第二條中所述的芝加哥公約第九十六條關於國際航班的含意以及被視為包括包機和其它非定期航班；

（八）“價格”一詞指空運企業在航空運輸中為運輸旅客（及其行李）和/或貨物（不包括郵件）而收取的任何客票價、貨運價或費用，以及提供此種客票價、貨運價或費用的條件；

（九）“非運輸業務性經停”一詞指在航空運輸中目的不在於裝卸旅客、行李、貨物和/或郵件的經停；

（十）“使用費”一詞指主管收費當局對使用機場或航空導航設施和設備，包括有關的服務和設備向空運企業收取的費用。

**第二條
適用於國際航班的芝加哥公約**

雙方在執行本協定時，其作法應符合一九四四年十二月七日在芝加哥開放簽字的國際民航公約的規定，以下稱為“公約”，包括附件和按對雙方適用的對公約或對其附件的任何修改，只要這些規定適用於國際航空運輸。

**第三條
授予權利**

一．一方為了使另一方空運企業從事國際航空運輸授予另一方下列權利：

（一）飛越其地區而不著落的權利；

（二）在其地區作非運輸業務性經停的權利；和

（三）在本協定中規定的其它權利。

二．本條第一款不應視為給予一方空運企業在另一方地區地點之間提供航空運輸的權利。

**第四條
指定和經營許可**

一．美國有權根據本協定指定一家或多家空運企業從事國際航空運輸和撤銷或更改此種指定。澳門政府可以根據本協定按本協定草簽之日主要所有和有效管理地澳門航空公司從事國際航空運輸。此種指定應通過適當途徑書面通知並將確定是否授權該空運企業從事附件一或附件二或兩者之中規定的航空運輸種類。

二．一俟收到此項指定和指定空運企業按經營授權和許可規定的格式和方式所作的申請，另一方應授予適當的授權和許可，將程序延誤減少到最低程度，條件是：

（一）1. 就澳門而言，該空運企業在澳門註冊和以澳門為主要經營地；

2. 就美國而言，該空運企業的主要所有權和有效管理權屬於美國或其國民或兩者；

（二）指定的空運企業有資格滿足考慮一項或多項申請的一方根據通常適用的在經營國際航空運輸方面的法律和規定所制定的條件；和

（三）指定空運企業的一方保持和實施第七條（安全）和第八條（保安）陳述的標準。

第五條 撤銷許可

一. 一方可以撤銷、暫停或限制另一方指定空運企業的經營授權或技術許可, 如果:

(一) 1. 就澳門而言, 該空運企業不在澳門註冊和以澳門為主要經營地;

2. 就美國而言, 該空運企業的主要所有權和有效管理權不屬於美國或其國民或兩者; 或

(二) 該空運企業不遵守本協定第六條中(實施法律)所述的法律和規定; 或

(三) 另一方不保持和實施第七條(安全)陳述的標準。

二. 除非必須立即採取行動, 以防止繼續不遵守本條第一款第(二)段或第一款第(三)段, 本條確定的權利應在與另一方協商之後方可行使。

三. 本條并不限制任何一方根據第八條(航空保安)規定暫停、限制或對航班附加條件的權利。

第六條 實施法律

一. 在進入、停留、或離開一方地區時, 另一方空運企業應履行其關於飛機運營和航行的法律和規定。

二. 在進入、停留、或離開一方地區時, 另一方空運企業應履行或為其旅客、機組或貨物履行其關於飛機所載旅客、機組或貨物出入其地區的法律和規定(包括出境、放行、航空保安、移民、護照、海關和檢疫或對郵件而言, 郵政規定)。

第七條 安全

一. 一方對另一方為經營本協定規定的航空運輸而頒發或核准有效并仍然有效的適航證、資格證和執照, 應承認其有效, 條件是此種證件或執照的要求至少相等於根據公約可能制定的最低標準。但是, 一方對另一方為在其地區上空飛行而發給或核准對澳門而言其自己的居民和對美國而言其自己的國民的資格證和執照, 保留拒絕承認的權利。

二. 一方可以就關於另一方在航空設施、空勤機組、飛機和指定空運企業經營方面保持的安全標準要求協商。如果, 此種協商之後, 一方發現另一方在這些方面未能有效地保持和實施至少相等於根據本協定第二條中所述的公約可能確定的最低標準, 應將此種結果和為與這些最低標準相一致而認為必要的步驟通知另一方, 另一方應採取適當的糾正行動。在另一方不在合理時間內採取此種適當行動的情況下, 一方保留拒絕、撤銷或限制另一方指定的一家或多家空運企業的經營授權或技術許可的權利。

第八條 航空保安

一. 雙方重申在相互的關係中保障民航安全不受非法行為干擾的責任構成本協定的一個組成部分。

二. 雙方應根據請求相互提供一切必要的協助, 以防止非法劫持飛機和其它危及旅客、機組、飛機、機場和導航設施安全的非法行為, 以及危及航空安全的任何其它威脅。

三. 雙方應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和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的規定。

四. 雙方在相互的關係中, 應遵守國際民航組織制定和指定為公約附件的航空保安規定和在它們實施或代表它們實施的範圍內的建議措施。它們須要求, 各方註冊的飛機經營機構或以各方地區為主要經營地或永久駐地的飛機經營機構以及各方地區的機場經營機構的運作符合該等航空保安規定。

五. 一方同意遵守另一方關於進入另一方的地區時所要求的保安規定以及採取足夠的措施, 以保護飛機和在裝載或登機之前及期間檢查旅客、機組、其手提行李、貨物和機上供應品。一方對另一方為對付某項特定的威脅而要求採取的特別安全措施, 亦應給予積極的考慮。

六. 倘若發生非法劫持飛機的事件或威脅或其它針對旅客、機組、飛機、機場和空中導航設施安全的非法行為, 雙方須互相協助, 以便盡速使用通訊聯絡及其它適當措施迅速及安全地終止上述事件或此種事件的威脅。

七. 如果一方具有適當的理由相信, 另一方已經偏離了本條的航空保安規定, 該一方航空當局可以立即要求與另一方航空當局協商。要求之日起三十天內不達成滿意的協議將構成作出決定的理由, 以便拒絕、撤銷、限制或對另一方一家或多家空運企業的經營授權或技術許可附加條件。

第九條 商業機會

一. 一方空運企業可在另一方地區內為促進和銷售航空運輸設立辦事處。

二. 一方空運企業可以根據另一方關於入境、居留和就業的法律和規定, 在另一方地區內派駐和保留管理、銷售、技術、運營和因提供航空運輸所需的其他專業人員。

三. (一) 每一指定空運企業可以在另一方地區內從事其自己的地面服務(“自我服務”)或由其選擇在競爭代理人中間選擇全部或局部服務。這些權利僅僅僅應受限于由于機場安全的考慮而產生的客觀限制或對澳門而言, 在本協定草簽之前澳門機場公司(專營公司)的契約義務。如

果此種契約義務存在，澳門將不延長或使其永久化以阻止自我服務或由競爭代理服務，也不允許專營公司這樣做。

(二) 當由于第(一)段所列情形而排除了自我服務時：

1. 地面代理服務應該在相等的基礎上向所有空運企業提供；

2. 地面代理服務的費用應該以提供服務的費用為基礎；

3. 地面代理服務在服務種類和質量方面應可以與如同自我服務可能一樣相比較；和

4. 認識到澳門航空公司在從事自我服務之前必須從澳門主管當局獲取許可，這樣，在澳門航空公司向該當局要求自我服務許可的情況下，雙方將協商解決美國關於美國空運企業能否自我服務的擔心。在雙方相互滿意地解決了這些擔心之前，澳門主管當局將暫停考慮澳門航空公司所要求的許可。如果對專營公司的契約義務做出修改，允許任何其它空運企業從事自我服務，應該同樣允許美國指定空運企業在與機場安全相一致的程度上從事類似的自我服務。

四. 除非包機始發一方的包機規定涉及到該方的保安或涉及到保護旅客資金和旅客取消和退款的權利而可能具有專門的規定，每一空運企業可以在另一方地區內直接和按該空運企業的選擇，通過代理人銷售航空運輸。每一空運企業可以使用該地區的貨幣或可自由兌換貨幣銷售此種運輸以及任何個人可以自由地購買此種運輸。

五. 一方空運企業可以在要求時兌換和向其地區匯回扣除當地開支之後的當地的收入。允許按承運人申請匯款時適用於現行交易和匯款時的比價及時和不受限制和不再課稅地進行兌換和匯款。

六. 一方空運企業應被允許在另一方地區內使用當地貨幣支付當地的開支，包括購買燃油。一方空運企業，可按其選擇，在另一方地區內根據當地貨幣規定用可自由兌換貨幣支付此種開支。

七. 盡管具有本協定任何其它規定，應不受限制地允許空運企業和貨物運輸非直接提供單位在國際航空運輸方面利用前往或來自雙方地區任何地點或前往或來自第三方任何地點的任何地面運輸，包括前往或來自設有海關設施的所有機場的運輸，以及在適用情況下包括根據適用法律和規定運輸監管貨物的權利。此種貨物無論是利用地面或航空運輸應可以使用機場海關處理設施。空運企業可以選擇從事其自己的運輸或通過與其它地面運輸人安排運輸，包括其它空運企業提供的地面運輸以及非直接的貨物航空運輸的提供單位。此種相間導換式的貨運服務可以按一種航空和地面運輸相互結合的直達單一價格予以提供，條件是不應就此種運輸的事實誤導托運人。

八. 在經營和宣傳協議航線上獲得許可的航班方面，任何一方任何持有提供此種航班許可的指定空運企業或空運企業，可以在互惠的基礎上以及在不違反適用於此種協

議的一般規定的情況下，與同樣持有有關權利的其它空運企業簽訂諸如市場合作協議、艙位划分、代號分享或租機協議，條件是這些協議不可包括國內載運權或收入聯營。

第十條 海關關稅和費用

一. 一方指定空運企業經營國際航空運輸的飛機，其正常設備、地面設備、燃油、潤滑油、技術消耗品、零備件(包括發動機)、機上供應品(包括但不限於食品、飲料和酒類、煙草以及在飛行途中向旅客出售或使用的有限的其它物品)，以及純供國際航空運輸飛機經營或服務使用的其它物品，在抵達另一方地區時，應在互惠基礎上，由澳門主管當局和美利堅合眾國聯邦當局和在提供服務的費用的基礎上，免除所有的進口限制、物品稅和資產稅、海關關稅、消費稅以及類似費和費用，條件是此種設備和供應品應留置在飛機上。

二. 除了基於提供服務的費用之外，也應在互惠的基礎上，免除本條第一款所述的稅收、關稅、費和費用：

(一) 運進或在一方地區內提供和裝上飛機供另一方空運企業經營國際航空運輸的出港飛機使用的合理數量之內的機上供應品，即使這些物品是在裝上飛機一方地區內部分航段途中使用；

(二) 地面設備和零備件，包括為保養、維護或修理另一方空運企業在經營國際航空運輸中使用的飛機的發動機；和

(三) 運入或在一方地區內為另一方空運企業在經營國際航空運輸中使用的飛機而供應的燃油、潤滑油、技術供應品，即使這些供應品是在裝上飛機一方的地區部分航段途中使用。

三. 本條第一款和第二款所述的設備和供應品可以被要求置於有關當局監管或控制之下。

四. 在一方空運企業與另一家同樣享有另一方此種免除的空運企業就在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合同之時，本條所規定的免除應同樣適用。

第十一條 使用費

一. 使用費應按本條第二款和第三款確定的那樣，公正和合理，並在各類使用人中間公平地按比例分攤。

二. 使用費不應該具有不公正的區別。特別是在不限定前句一般意義的同時，使用費應在征收費用之時，按不次于向任何其它空運企業提供的最優惠條件予以征收。

三. 第一款所述的使用費只有在它們不超過有關機場、空中導航和航空保安設施和服務的主管收費當局的全部開支時方才公正和合理。此種全部開支可以包括在折舊之後從資產上獲取合理的回報。在提供設施和服務方面，

主管當局應注意諸如效率、經濟性、環境影響和運營安全各種因素。

四、一方應鼓勵在其地區的主管收費當局和使用服務和設施的空運企業首先是直接協商或如果空運企業同意，通過空運企業代表機構協商。一方應鼓勵空運企業和主管收費當局按可能的需要交換此種信息以便根據本條第一、二、三款的要求準確地審議費用的合理性。一方應鼓勵主管收費當局向使用人提供使用費變更的任何建議的合理的通知，以便它們在費用變更之前表達它們的意見。

第十二條 公平競爭

一、一方應允許雙方指定空運企業享有公平平等的機會在本協定包含的國際航空運輸中競爭。

二、除根據與公約第十五條相一致的統一條件下由于海關、技術、經營或環境的原因，任何一方不應單方面限制另一方指定空運企業經營的業務量、班次、航班的定期性或機型類別。

三、任何一方不應對另一方指定空運企業附加首要拒絕權、載運比率、不反對費或運力、班次或業務方面與本協定目的不相一致的任何其它要求。

四、除了因為本條第二款預見的為實現統一條件而在非歧視基礎上的要求之外，或本協定附件中專門的許可，任何一方不應要求另一方空運企業為批准之目的，上報飛行時刻、包機航班計劃或經營計劃。如果一方為掌握情況而要求申報，它應將航空運輸中間人和另一方指定空運企業的申報要求和程序的負擔縮小到最低程度。

第十三條 價格

一、一方應允許每一指定空運企業根據對市場的商業考慮確定航空運輸的價格，雙方的干預應限制在：

(一)防止歧視性的價格或行為；

(二)防止由于濫用支配地位和使用不合理的高價或限制性的價格以保護消費者；和

(三)保護空運企業免受因直接或間接的政府補貼或支持所造成的人為低價的影響。

二、一方可以要求另一方空運企業通知其或向其航空當局申報擬議征收的前往或來自其地區的價格，可以要求雙方空運企業在建議生效日期不多於三十天之前通知或申報。在個別情況下，允許按照比正常要求更短的通知進行通知或申報。除了在非歧視性基礎上要求掌握情況之目的，任何一方不應要求另一方空運企業通知或申報包機人向公眾收取的價格。

三、任何一方不應採取單方面行動阻止，第一，一方一家空運企業為在雙方地區之間經營國際航班，或，第二，

一方一家空運企業為了在另一方和任何其它非方間的國際航空運輸，包括在聯運或分運基礎上兩種情況之下的運輸，實施或繼續建議收取或已經收取的一項價格。如果一方認為任何此種價格不符合本條第一款中列明的考慮，它可以盡快要求協商和通知另一方其不滿意的理由。這種協商應在收到要求之後三十天之內舉行。雙方應在取得合理解決此問題的方面合作。如果雙方在因為不滿意價格而發出通知方面達成協議，一方應竭力落實該協議，在沒有相互協議時，該價格仍應生效或繼續有效。

第十四條 協商

一、任何一方可隨時就本協定要求協商。此種協商應盡早開始，除非另有協議，不應遲于另一方收到要求之日六十天。為了便利于一項情況明了、理性的和經濟的決定，一方在此種協商期間應準備和提交論證其立場的相關證據。

二、本協定生效五年之後，雙方將就執行本協定開始協商。

第十五條 修改

本協定經雙方相互同意可以修改。

第十六條 解決爭議

一、在第一輪正式協商沒有解決的源于本協定的任何爭議，除源于第十三條(價格)第三款的爭議之外，經雙方同意可以將此爭議交由某人或機構裁定。如果雙方不同意，按任何一方要求可將此爭議根據以下所列程序提交仲裁。

二、仲裁將由一個按以下方式組成的三名仲裁員的仲裁庭作出：

(一)收到仲裁要求之後三十天期限內，一方各委任一名仲裁員。提名該兩名仲裁員之後六十天期限內，它們將協議指定作為仲裁庭主席的第三名仲裁員；

(二)如一方未能委任一名仲裁員，或未能根據本款第(一)段指定第三名仲裁員，任何一方可要求國際民航組織理事會主席在三十天內指定必要的仲裁員或數名仲裁員。如果該主席認為他系一個在爭議中不可視為中立國家的國民，或因其它原因不能執行其職能，沒有因該理由失去資格的最資深副主席將進行指定。

三、除非雙方另有協議，仲裁庭將根據本協定確定其管轄範圍，并制定其自己的程序。仲裁庭一旦組成，可在其終審裁定之前建議臨時解脫。按仲裁庭的指令或任何一方的要求，應在仲裁庭完全成立之後不遲于十五天，舉行會議以確定仲裁的確切問題和遵循的具體程序。

四. 除非另有協議, 一方應在仲裁庭完全成立之時四十五天之內提交一份備忘錄。答復將在六十天后作出。仲裁庭應在任何一方要求之時或由其選擇在答復到期后十五天之內舉行聽証會。

五. 仲裁庭應努力在聽証會結束之后, 或如果未舉行聽証會, 兩份答復提交之后, 三十天之內作出裁定。以仲裁庭多數裁定為準。

六. 雙方可以在作出裁定之后十五天之內提出要求澄清裁定以及給予的任何澄清應在此項要求的十五天之內發出。

七. 一方將在與其自己的法律相一致的情況下給予仲裁庭的任何裁定或判決以充分效力。

八. 仲裁庭的開支, 包括仲裁員的費用和開支應由雙方均攤。國際民航組織理事會主席因為本條第二款第(二)段所產生的任何開支應視為仲裁庭開支的部分。

第十七條 終 止

一方可隨時書面通知另一方其終止本協定的決定。此項通知應同時發給國際民航組織。本協定自另一方收到通知之日起接進一周年的午夜最后時刻之后終止(另一方收到通知的地點), 除非在此期限到期之前協議撤銷終止通知。

第十八條 向國際民航組織登記

本協定和對其所作的所有修改必須向國際民航組織登記。

第十九條 生 效

本協定和任何修改自雙方簽字之時生效。

下列代表, 經其各自政府正式授權, 已在本協定上簽字為証。

本協定一式兩份, 於一九九六年七月三日在澳門用英文簽訂。

澳 門 政 府
代 表

韋 奇 立
總 督

美利堅合眾國
政 府 代 表

理查德 穆勒
香港暨澳門總領事

附 件 一 定期航班

第一部分

根據本協定指定的空運企業有權根據其指定的條件, 第一, 在下列航線之間, 和第二, 經過指定空運企業一方的地區內的地點在此種航線和非雙方地點之間, 從事定期國際航空運輸。

一. 澳門政府指定空運企業的航線:

(一) 客貨混合航班:

一	二	三
	美國境內地點	第三方地區地點
	阿拉斯加	
澳門	關島/北部馬里亞那共同體	自選七個地點 ^{1/2/}
	夏威夷	
	四個其它自選地點 ^{1/}	

1/澳門政府將書面將其選擇通知美國政府。澳門政府可以按其選擇隨時更改已選地點, 但書面通知美國政府的時間不得少于六十天。

2/1. 從一九九六年一月一日起至一九九七年三月三十一日止, 每周可經營不超過十四個往返混合航班并在這些地點和美國之間享有充分的業務權。

2/2. 從一九九七年四月一日起至一九九八年三月三十一日止, 每周可經營不超過二十八個往返混合航班并在這些地點和美國之間享有充分的業務權。

2/3. 從一九九八年四月一日起至一九九九年三月三十一日止, 每周可經營不超過四十二個往返混合航班并在這些地點和美國之間享有充分的業務權。

(二) 全貨運航班

一	二	三
	美國境內地點	第三方地區地點
	阿拉斯加	
澳門	關島/北部馬里亞那共同體	自選六個地點 ^{1/}
	夏威夷	
	四個其它自選地點 ^{1/}	

1 / 澳門政府將書面將其選擇通知美國政府。澳門政府可以按其選擇隨時更改已選地點, 但書面通知美國政府的時間不得少于六十天。

二. 美國政府指定空運企業的航線:

(一) 客貨混合航班:

美國經過中間點至澳門和以遠點

1. 從一九九六年一月一日起至一九九七年三月三十一日止, 每周可經營不超過十四個往返混合航班并在這些地點和澳門之間享有充分的業務權。

2. 從一九九七年四月一日起至一九九八年三月三十一日止, 每周可經營不超過二十八個往返混合航班并在這些地點和澳門之間享有充分的業務權。

3. 從一九九八年四月一日起至一九九九年三月三十一日止, 每周可經營不超過四十二個往返混合航班并在這些地點和澳門之間享有充分的業務權。

(二) 全貨運航班

1. 美國經過中間點至澳門和以遠點。

2. 除香港、台灣和中國內地地點之外, 從澳門前往和來自國際航空運輸協會業務三區(按本協定草簽之日確定的範圍)的任何地點。澳門和業務三區每點之間的航班限于每家空運企業每周七個往返航班。

3. 香港、台灣和中國內地地點不可作為背后點、中間點或以遠點經營。

第二部分

每一指定空運企業可以在任何和全部航班上選擇:

(一) 單向或往返經營航班;

(二) 一架飛機經營包含不同航班號;

(三) 以任何組合和順序經營航線上的地點(可以包括將中間點作為以遠點和將以遠點作為中間點;

(四) 在任何一點或多點上省略降停;和

(五) 在航線任何一點上將其任何飛機上的業務轉移到任何另一架飛機上,

而不受方向或地理限制和不損失根據本協定其它方面所允許的載運業務的權利, 條件是該航班在指定該空運企業的一方地區內始發或終止。

第三部分

一家指定空運企業可以在從事國際航空運輸時, 在上述航線上的任何一個航段或幾個航段上, 在航線上的任何地點, 不受限制地變更經營的飛機機型和數量, 條件是在出港方向該以遠點的運輸是來自指定該空運企業一方地區運輸的延續, 和在進港方向至指定該空運企業一方地區的運輸是來自該以遠點運輸的延續。

附 件 二

包機航班

第一部分

根據本附件指定的空運企業有權根據其指定的條件, 運輸國際旅客(及其隨身行李)和/或貨物(包括但不限于貨運、分別和混合(旅客/貨物)包機)的包機業務:

(一) 在指定空運企業一方地區內一點或多點和另一方地區內一點或多點之間;和

(二) 在另一方地區內一點或多點和一非方或多方之間, 條件是此種業務經過承運方的本土和在本土至少停留連續兩個晚上。

在實施本附件包括的航班方面, 根據本附件指定的一方空運企業還有權: (一) 無論是在任何一方地區之內或以外的地點經停; (二) 通過另一方地區載運過境業務; 和 (三) 將源于一方地區的業務在同一架飛機上和源于另一方地區的業務混合。

對另一方空運企業申請本附件尚未包含的運輸業務, 一方將在禮貌和互惠的基礎上給予有利的考慮。

第二部分

除了有權根據其自家當局規定的申請此種包機規則經營源于自己地區的單程或來回程包機, 應允許指定經營包機的一方一家空運企業或多家空運企業經營源于另一方地區的單程或來回程包機, 由其選擇履行其本地區或另一方地區的包機法律、規定和規則。如果一方採用不同的規則、規定、條款、條件, 或對其一家或多家空運企業或任何其它各方實行限制, 每一指定空運企業應只受限于限制最少的此種標準。

但是, 上款并不限制任何一方要求按本附件授權的空運企業遵守關於保護旅客資金和旅客取消和退款權利的權利。

第三部分

除了關於上文所述保護消費者規則之外, 任何一方不應要求另一方指定空運企業, 在運輸獲得許可的單程或來回程包機業務方面, 提交超過與本附件第二部分所述的適用法律、規定和規則相一致的申報單, 或適用航空當局已經授予的對這些規定或規則的例外。

附 件 三

計算機訂座系統

認識到本協定第十二條保證雙方空運企業具有公平和均等的機會競爭,

考慮到一家空運企業最重要的競爭能力之一是能夠以公平和不偏不倚的方式向公眾介紹其航班, 因此, 交由旅行社并由其直接向旅行公眾提供的空運企業航班方面的信息質量以及一家空運企業向這些旅行社提供具有競爭力的計算機訂座系統(電腦訂座)的能力已成為一家空運企業競爭能力的基礎;

考慮到同等重要的是必須確保航空運輸產品的消費者的利益不受任何此種信息範圍和顯示的誤導以及旅行社能夠獲取有效競爭的計算機訂座系統;

根據本協定在協議的國際定期旅客航班方面達成了以下諒解:

一. 雙方同意電腦訂座應具有連貫的基礎顯示, 以及:

(一) 關於國際航班的信息, 包括這些航班的銜接組合應該以不受空運企業或市場特點影響的方式以非歧視的和客觀的標準編排和顯示。此種標準應統一適用於所有空運企業。

(二) 電腦訂座數據庫應盡可能的全面完整。

(三) 電腦訂座賣主不應刪除參與空運企業提供的信息;此種信息應該準確和透明,例如,代號分享和更換飛機的航班和具有經停站的航班應按此為特征明確地加以識別。

(四) 所有對旅行社在任何一方地區內直接向旅行公眾直接提供空運企業航班信息的電腦訂座不僅有義務而且有權利按在操作電腦訂座地區適用電腦訂座的規則進行操作。

(五) 只要旅行代理對第二屏幕顯示提出具體要求,允許旅行社通過電腦訂座使用任何此種可行的顯示。

二. 一方將要求在其地區內運營的每一家電腦訂座賣主允許所有願意支付任何適用的非歧視性費用而加入其電腦訂座。一方將要求電腦訂座賣主提供的所有終端設備在非歧視的基礎上向參與空運企業提供。一方將要求電腦訂座賣主在客觀、非歧視、中立于空運企業以及中立于市場的基礎上顯示參與空運企業在所有它們希望銷售這些航班的所有市場上的國際航班。在有要求時,電腦訂座賣主應透露其最新數據庫和儲存程序,其編輯和排列標準。給于此種標準的份量和在選擇銜接地點和包括銜接航班方面使用的標準。

AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF MACAU
AND THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA

The Government of Macau and the Government of the United States of America, the former duly authorized by the competent sovereign institution of the Portuguese Republic and with the consent of the Government of the People's Republic of China, hereinafter referred to as "the Parties,"

Desiring to promote an international air transport system based on competition among airlines in the marketplace with minimal government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not predatory or discriminatory and do not represent abuse of a dominant position and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Desiring to conclude an agreement covering all commercial air transportation;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1
Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

a. "Aeronautical authorities" means, in the case of Macau, the Civil Aviation Authority or its successor and in the case of the United States of America, the Department of Transportation, or its successor;;

b. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

三. 如果電腦訂座賣主遵守這些原則,在一方地區內操作電腦訂座賣主應有權引進、保留和自由地向主要業務是在另一方地區內提供旅行有關產品的旅行社或旅遊公司提供它們的電腦訂座系統。

四. 在獲取、使用通訊設施、選擇和使用技術性的電腦訂座硬件和軟件方面,任何一方在其地區內不對另一方電腦訂座賣主附加或允許附加比其自己的電腦訂座賣主更為嚴格的要求。

五. 在電腦訂座顯示(包括編輯和顯示標準)、操作或銷售方面,任何一方在其地區內不對另一方電腦訂座賣主附加比其自己的電腦訂座賣主限制性更強的要求。

六. 在一方地區內使用的電腦訂座,只要遵守這些原則和其它有關非歧視性的管理、技術和安全標準,將享有有效和不受削弱地進入另一方地區的權利。對此問題的重要方面是一家指定空運企業能夠象在自己本土地區充份地加入任何此種系統那樣加入在另一方地區向旅行社提供的任何系統。一方電腦訂座系統所有人/經營人應具有同等機會,在另一方地區內象該方電腦訂座系統所有人/經營人那樣,擁有/經營符合這些原則的電腦訂座系統。一方應確保其空運企業和其電腦訂座賣主,不因使用或擁有在另一方地區內運作的電腦訂座系統而歧視在其本土地區的旅行社。

c. "Air transportation" means any operation performed by aircraft for the public carriage of traffic in passengers, baggage, cargo and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

d. "Area" with respect to Macau, includes Macau Peninsula and the Taipa and Coloane Islands and, with respect to the United States of America, has the meaning assigned to "territory" in Article 2 of the Chicago Convention referred to in Article 2 of this Agreement;

e. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

f. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;

g. "International air transportation" has the meaning assigned to international air services in Article 96 of the Convention referred to in Article 2 of this Agreement and also shall be deemed to include charter and other non-scheduled services;

h. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

i. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;

j. "User charge" means a charge imposed by a competent charging authority on airlines for use of airport or air navigation property or facilities, including related services and facilities.

ARTICLE 2
Provisions of the Chicago Convention
Applicable to International Transportation

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

ARTICLE 3
Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airline(s) of the other Party:

- a. the right to fly across its area without landing;
- b. the right to make stops in its area for non-traffic purposes; and
- c. the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to grant the right for one Party's airline(s) to provide air transportation between points in the area of the other Party.

ARTICLE 4 Designation and Authorization

1. The Government of Macau may designate Air Macau, as substantially owned and effectively controlled as of the date of initialing of this Agreement, to conduct international air transportation in accordance with this Agreement. The United States shall have the right to designate one or more airlines to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through appropriate channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.

2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

- a. (1) in the case of Macau that airline is incorporated and has its principal place of business in Macau;
- (2) in the case of the United States, substantial ownership and effective control of that airline are vested in the United States or its nationals or both;
- b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
- c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 7 (Safety) and Article 8 (Security).

ARTICLE 5 Revocation of Authorization

1. Each Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

- a. (1) in the case of Macau that airline is not incorporated and has its principal place of business in Macau;
- (2) in the case of the United States, the substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the United States or its nationals or both; or
- b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 (Application of Laws) of this Agreement; or
- c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 7 (Safety).

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs 1b. or 1c. of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

3. This Article does not limit the rights of either Party to suspend, limit, or condition air services in accordance with the provisions of Article 8 (Aviation Security).

ARTICLE 6 Application of Laws

1. While entering, within or leaving the area of one Party, its laws and regulations relating to the operation and, navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airline(s).

2. While entering, within or leaving the area of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its area of passengers, crew, or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew, or cargo of the other Party's airline(s).

ARTICLE 7 Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flights above its own area, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own residents in the case of Macau or, in the case of the United States, its own nationals, by the other Party.

2. Each Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, air crew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

ARTICLE 8 Aviation Security

1. The Parties reaffirm that their obligation to protect, in their mutual relationship, the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

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

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

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

5. Each Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into the area of that other Party, as well as to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items, cargo, and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.

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

7. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 30 days from the date of such request will constitute grounds for a decision to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 30 days.

ARTICLE 9 Commercial Opportunities

1. The airline(s) of one Party may establish offices in the area of the other Party for the promotion and sale of air transportation.

2. The airline(s) of one Party may, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, bring in and maintain in the area of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.

3. (a) Each designated airline may perform its own ground handling in the area of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. These rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety or, in the case of Macau, contractual obligations of the Macau Airport Company (CAM) that predate the initialing of this Agreement. Should such contractual obligations exist, Macau shall not prolong or perpetuate such conditions to prevent self-handling or handling by competing agents, nor permit the CAM to do so.

(b) When self-handling is precluded under the conditions set out in paragraph (a):

(1) ground handling services shall be made available on an equal basis to all airlines;

(2) charges for ground handling services shall be based on the costs of services provided;

(3) ground handling services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible; and

(4) recognizing that Air Macau must obtain authorization from the competent authorities of Macau prior to engaging in self-handling, then in the event Air Macau requests authorization from such authorities to self-handle, the Parties shall consult to address U.S. concerns regarding the ability of U.S. airlines to self-handle. The competent authorities of Macau shall suspend consideration of Air Macau's request for authorization until such time as the Parties have resolved those concerns to their mutual satisfaction. If the contractual obligations of the CAM are amended to permit any other airline to engage in self-handling, then the designated airlines of the U.S. shall also be permitted to self-handle comparable services, to the degree consistent with airport safety.

4. Each airline may engage in the sale of air transportation in the area of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the Party, if any, in which the charter originates that relate to that Party's security or to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights. Each airline may sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that area or in freely convertible currencies.

5. Each airline may convert and remit to its area, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

6. The airline(s) of one Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the area of the other Party in local currency. At their discretion, the airline(s) of one Party may pay for such expenses in the area of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the areas of the Parties to or from any points in third parties, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable law and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

8. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline or airlines of either Party, which hold appropriate authority to provide such service, may, on the basis of reciprocity, and subject to the requirements normally applied to such agreements, enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked space, code sharing or leasing agreements with other airlines (including third party airlines) that also hold appropriate authority, provided that these arrangements do not include cabotage or revenue pooling.

ARTICLE 10 Customs Duties and Charges

1. On arriving in the area of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airline(s) of the

other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco, and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight) and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges, imposed by the competent authorities of Macau and the national authorities of the United States of America and not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, duties, fees, and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

a. aircraft stores introduced into or supplied in the area of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the area of the Party in which they are taken on board;

b. ground equipment and spare parts including engines introduced into the area of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation; and

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

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

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the airline(s) of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the area of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

ARTICLE 11 User Charges

1. User charges shall be just and reasonable, as defined in paragraphs 2 and 3 of this Article, and equitably apportioned among categories of users.

2. User charges shall not be unjustly discriminatory. In particular, and without limiting the generality of the preceding sentence, user charges shall be imposed on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are imposed.

3. The user charges referred to in paragraph 1 are just and reasonable only if they do not exceed the full cost to the competent charging authorities of providing the appropriate airport, air navigation, and aviation security facilities and services. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. In the provision of facilities and services, the competent authorities shall have regard to such factors as efficiency, economy, environmental impact and safety of operation.

4. Each Party shall encourage consultations in the first instance directly between the competent charging authorities in its area and the airlines using the services and facilities, or through the airlines' representative organization if the airlines agree. Each Party shall encourage the airlines and the competent charging authorities to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the requirements of paragraphs 1, 2 and 3 of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

ARTICLE 12 Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in the international air transportation covered by this Agreement.

2. Neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency, regularity of service, or aircraft type or types operated by the designated airline(s) of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airline(s) a first refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to the capacity, frequency, or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airline(s) of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce uniform conditions as foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airline(s) of the other Party.

ARTICLE 13 Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a. prevention of discriminatory prices or practices;
- b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c. protection of airlines from prices that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices proposed to be charged to or from its area by the airline(s) of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification or filing by the airline(s) of the other Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Party for international air transportation between the areas of the Parties, or (b) an airline of one Party for international air transportation between the area of the other Party and any other area, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

ARTICLE 14 Consultations

1. Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed. Each Party shall prepare and present during such consultations relevant evidence in support of its position in order to facilitate informed, rational, and economical decisions.

2. Five years after the entry into force of this Agreement, the Parties shall initiate consultations regarding implementation of the Agreement.

ARTICLE 15 Amendment

The Agreement may be amended by mutual agreement of the Parties.

Article 16 Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this Agreement which is not resolved by a first round of formal consultations, except those which may arise under paragraph 3 of Article 13 (Pricing), may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall at the request of either Party be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

a. within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

b. if either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute or is otherwise prevented from carrying out his function, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedure. The tribunal, once formed, may recommend interim relief pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held no later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or at its discretion within 15 days after replies are due.

5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

7. Each Party shall, consistent with its own law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2b of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

ARTICLE 17 Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

ARTICLE 18 Registration with ICAO

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

ARTICLE 19 Entry into Force

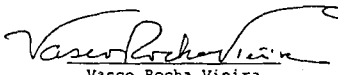
This Agreement and any amendments shall enter into force upon signature by both Parties.

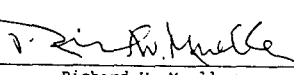
IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed the present Agreement.

DONE at Macau, in duplicate, this thirteenth day of July Nineteen hundred and ninety six, in English language.

For the Government of
Macau

For the Government of the United
States of America


Vasco Rocha Vieira
Governor


Richard W. Mueller
Consul General
Hong Kong and Macau

ANNEX I
Scheduled Air Service
Section 1

The airline(s) of one Party that are designated pursuant to this Agreement shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation (1) between points on the following routes, and (2) between points on such routes and points in non-parties through points in the area of the Party that has designated the airline(s).

A. Routes for the airline designated by the Government of Macau:

1. For passenger and cargo combination service:

A	B	C
	Points in U.S. Territory	Points in Third Parties
Macau	Alaska	seven points to be selected 1/2
	Guam/ Commonwealth of the Northern Marianas	
	Hawaii	
	Four other points to selected 1/	

1/ The Government of Macau will notify the Government of the United States of its selections in writing. Points selected by the Government of Macau may, at its discretion, be changed from time to time with not less than 60 days notice to the Government of the United States in writing.

2/ a. From January 1, 1996, through March 31, 1997, not more than 14 round trip combination flights per week may serve intermediate and beyond points with full traffic rights between those points and the United States.

b. From April 1, 1997, through March 31, 1998, not more than 28 round trip combination flights per week may serve intermediate and beyond points with full traffic rights between those points and the United States.

c. From April 1, 1998, through March 31, 1999, not more than 42 round trip combination flights per week may serve intermediate and beyond points with full traffic rights between those points and the United States.

2. For all-cargo service:

A	B	C
	Points in U.S. Territory	Points in Third Parties
Macau	Alaska	six points to be selected 1/
	Guam/ Commonwealth of the Northern Marianas	
	Hawaii	
	Four other points to selected 1/	

1/ The Government of Macau will notify the Government of the United States of its selections in writing. Points selected by the Government of Macau may, at its discretion, be changed from time to time with not less than 60 days notice to the Government of the United States in writing.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

1. For passenger and cargo combination service:

From the United States via intermediate points to Macau and beyond.

1. From January 1, 1996, through March 31, 1997, not more than 14 round trip combination flights per week may serve intermediate and beyond points with full traffic rights between those points and Macau.

2. From April 1, 1997, through March 31, 1998, not more than 28 round trip combination flights per week may serve intermediate and beyond points with full traffic rights between those points and Macau.

3. From April 1, 1998, through March 31, 1999, not more than 42 round trip combination flights per week may serve intermediate and beyond points with full traffic rights between those points and Macau.

2. For all-cargo service:

a. From the United States via intermediate points to Macau and beyond.

b. From Macau to and from any point within the International Air Transport Association Traffic Conference 3 (as defined on the date of initialing this

Agreement) except Hong Kong, points in Taiwan and inland of China. Services between Macau and each point in Traffic Conference 3 shall be limited to 7 roundtrip flights per airline per week.

C. No point in Hong Kong, Taiwan and the inland of China may be served as a behind, beyond or intermediate point.

Section 2

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. operate flights in either or both directions;

2. combine different flight numbers within one aircraft operation;

3. serve points on the routes in any combination and in order (which may include serving intermediate points as beyond points and beyond points as intermediate points);

4. omit stops at any point or points; and

5. transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes,

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement; provided that the service begins or terminates in the area of the Party designating the airline.

Section 3

On any segment or segments of the routes above, a designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated, provided that in the outbound direction the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the area of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the area of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II
Charter Air Services

Section 1

The airline(s) of one Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split and combination (passenger/cargo) charters):

(a) between any point or points in the area of the Party which has designated the airline and any point or points in the area of the other Party; and

(b) between any point or points in the area of the other Party and any point or points in a non-Party or Parties, provided that such traffic is carried via the carrier's homeland and makes a stopover in the homeland for at least two consecutive nights.

In the performance of services covered by this Annex, the airline(s) of one Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the area of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's area; and (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's area with traffic that originated in the other Party's area.

Each Party shall extend favorable consideration to applications by the airline(s) of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

In addition to the right to operate charters originating in its own area, whether on a one-way or round-trip basis, according to the rules specified for application to such charters by its own authorities, an airline or airlines of a Party designated for charter air services shall be permitted to operate charter air services originating in the area of the other Party, whether on a one-way or round-trip basis, complying, at their option, with the charter laws, regulations, and rules of either their own area or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of any other parties, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of one Party to require the airline(s) authorized under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to above, neither Party shall require a designated airline of the other Party, in respect of the carriage of authorized

charter traffic on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations, and rules referred to under section 2 of this Annex, or a waiver of these regulations or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

ANNEX III

COMPUTER RESERVATIONS SYSTEMS

Recognizing that Article 12 of this Agreement guarantees to the airlines of both Parties a fair and equal opportunity to compete,

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities,

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems,

Have reached the following understandings with respect to the agreed international scheduled passenger services under this Agreement:

(1) The Parties agree that CRSs will have integrated primary displays and that:

(a) information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all airlines.

(b) CRS data bases shall be as comprehensive as possible.

(c) CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.

(d) All CRSs which are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's area shall not only be

obliged to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the area where the CRS is being operated.

(e) Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.

(2) A Party shall require that each CRS vendor operating in its area allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities which a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.

(3) CRS vendors operating in the area of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the area of the other Party, if the CRS complies with these principles.

(4) Neither Party shall, in its area, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.

(5) Neither Party shall, in its area, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendor.

(6) CRSs in use in the area of one Party, which comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards, shall be entitled to effective and unimpeded access in the area of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland area as it does in any system offered to travel agents in the area of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles, within the area of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland area because of their use or possession of a CRS also operated in the area of the other Party.

MINISTÉRIO DO EMPREGO E SEGURANÇA SOCIAL

Protocolo

Celebrado entre

O Departamento de Estatística do Ministério do Emprego e
Segurança Social do Governo da República

e

A Direcção dos Serviços de Estatística e Censos
do Governo de Macau

O Departamento de Estatística do Ministério do Emprego e Segurança Social e a Direcção dos Serviços de Estatística e Censos, entidades com responsabilidades na produção, análise e divulgação de dados estatísticos abrangendo as áreas do trabalho, do emprego e da formação profissional, em termos nacionais e do Território de Macau, respectivamente, cientes nas vantagens que podem advir para ambas as partes no desenvolvimento da cooperação estatística, sem prejuízo de acordos em vigor ou a celebrar com outras entidades, estabelecem o seguinte Protocolo de Cooperação:

1. As matérias estatísticas abrangidas no presente protocolo são as respeitantes à população activa, emprego, desemprego, trabalho e formação profissional, tendo como objectivo funda-

就業暨社會保障部

合作協議

葡萄牙政府就業及社會保障部統計廳

與

澳門政府統計暨普查司

就業及社會保障部統計廳及澳門統計暨普查司分別為葡萄牙國家及澳門地區，負責統計資訊的編製、分析及公佈的機關。統計範疇包括葡萄牙國家及澳門地區的工作、就業及職業培訓。在統計合作上的發展對兩方有所裨益，在不妨礙現行的協議或將與其他機關簽訂協議下，雙方簽訂合作協議如下：

一、本合作協議內的統計資料為勞動人口、就業、失業人口、工作及職業培訓，其主要目的為協助統計暨普查司有關澳門