PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Despacho

Nos termos do n.º 2 do artigo 3.º do Estatuto Orgânico de Macau, ratifico:

Acordo de Transporte Aéreo entre o Governo de Macau e o Governo da República Federal da Alemanha, assinado em Bona, em 5 de Setembro 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, aos 27 de Setembro de 1996. — O Presidente da República, JORGE SAMPAIO.

共和國總統府

批 示

根據澳門組織章程第三條第二款之規定，本人批准：

一九九六年九月五日在波恩簽訂的澳門政府與德意志聯邦共和國政府航空運輸協定。該協定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。

一九九六年九月二十七日於貝倫宮

共和國總統 沈拜奧

Acordo de Transporte Aéreo

entre

O Governo de Macau

e

O Governo da República Federal da Alemanha

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 da República Federal da Alemanha,

Desejando concluir um acordo com o fim de estabelecer e explorar serviços aéreos entre e para além das suas respectivas áreas,

Desejando assegurar o mais elevado grau de segurança operacional e segurança no transporte aéreo internacional,

Acordaram entre si o seguinte:

ARTIGO 1º

Definições

1. Para os efeitos deste Acordo, excepto se diversamente estabelecido no texto, os termos seguintes significam:

a) "Autoridades aeronáuticas", no caso de Macau, a Autoridade de Aviação Civil; no caso da República Federal da Alemanha, o Ministério Federal dos Transportes; ou, em

ambos os casos qualquer outra pessoa ou entidade autorizada a exercer funções ora atribuídas às referidas autoridades;

b) "Empresa designada" uma empresa de transporte aéreo designada por escrito por uma das Partes Contratantes à outra Parte Contratante, nos termos do Artigo 4° deste Acordo, como a empresa de transporte aéreo autorizada a explorar serviços aéreos internacionais nas rotas especificadas nos termos do n° 2 do Artigo 3° deste Acordo;

c) "Área", em relação a Macau, compreende a península de Macau e as ilhas de Taipa e de Coloane, e em relação à República Federal da Alemanha tem o sentido atribuído a "Território" no Artigo 2° da Convenção de Chicago, referido no Artigo 2° deste Acordo.

2. "Serviço aéreo", "serviço aéreo internacional" e "paragem para fins não comerciais" têm, para efeitos deste Acordo, o sentido estabelecido no Artigo 96° da referida Convenção de Chicago.

3. "Tarifa", o preço a ser cobrado pelo transporte internacional de passageiros, bagagem ou carga (excluíndo correio), e compreende:

a) Qualquer tarifa integral ou quantia a cobrar pelo transporte internacional, comercializado ou vendido como tal, incluindo tarifas integrais construídas sobre outras tarifas ou taxas adicionais para o transporte através de sectores internacionais ou sectores domésticos que constituam parte do sector internacional;

b) A comissão a pagar sobre a venda de bilhetes para o transporte de passageiros e a sua bagagem, ou sobre as respectivas transacções para o transporte de carga;

c) As condições reguladoras da aplicabilidade das tarifas ou do preço do transporte ou o pagamento da comissão;

Inclui também:

d) Quaisquer benefícios significativos concedidos em conexão com o transporte;

e) Qualquer tarifa relacionada com o transporte num sector doméstico, vendida como um accessório ao transporte internacional, não praticada no caso de transporte exclusivamente doméstico e não praticável em igualdade de condições para todas as empresas de transporte aéreo internacionais e seus utilizadores.

ARTIGO 2º

Disposições da Convenção de Chicago Aplicáveis aos Serviços Aéreos Internacionais

Na aplicação deste Acordo, as Partes Contratantes actuarão em conformidade com as disposições da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aberta à assinatura em Chicago aos 7 de Dezembro de 1944, incluindo os Anexos e quaisquer emendas à Convenção ou aos seus Anexos, na medida em que essas disposições sejam aplicáveis aos serviços aéreos internacionais.

ARTIGO 3º

Concessão de Direitos de Tráfego

1. Cada uma das Partes Contratantes concede à outra Parte Contratante para efeitos de exploração de serviços aéreos internacionais por empresas de transporte aéreo designadas, os seguintes direitos:

a) sobrevoar, sem aterrar, a sua área;

b) aterrar na sua área para fins não comerciais;

c) aterrar na sua área nos pontos designados nas rotas especificadas nos termos do nº 2, para embarcar ou desembarcar passageiros, bagagem, carga ou correio transportados comercialmente.

2. As rotas nas quais as empresas de transporte aéreo designadas das Partes Contratantes serão autorizadas a explorar serviços aéreos internacionais serão aprovadas pelas autoridades aeronáuticas competentes e especificadas num Quadro de Rotas através da troca de cartas.

3. Nenhuma disposição do nº 1 será entendida como conferindo a qualquer empresa de transporte aéreo designada de uma das Partes Contratantes o direito de embarcar, na área da outra Parte Contratante, passageiros, bagagem, carga e correio transportados remuneradamente ou por aluguer, com destino a um outro ponto na área desta outra Parte Contratante (cabotagem).

ARTIGO 4º

Designação e Autorização de Exploração

1. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de designar, por escrito, à outra Parte Contratante uma ou mais empresas de transporte aéreo para fins de exploração de serviços acordados nas rotas especificadas e de cancelar ou alterar essas designações.

2. Ao receber essa designação, a outra Parte Contratante, em conformidade com o disposto nos n°s 3 e 4 seguintes, concederá sem demora à empresa ou empresas de transporte aéreo designadas as autorizações de exploração apropriadas.

3. As autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes podem exigir da empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante que prove estar habilitada a cumprir as condições prescritas pelas leis e regulamentos normal e razoavelmente aplicados à exploração de serviços aéreos internacionais por essas autoridades.

4. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de recusar a concessão de autorizações de exploração referidas no n° 2 ou de impôr condições que possa considerar necessárias ao exercício por uma empresa de transporte aéreo designada, dos direitos especificados no n° 2 do Artigo 3° deste Acordo, sempre que considere que essa empresa não tem a sua sede e o seu principal local de negócios na área da outra Parte Contratante.

5. Logo que uma empresa de transporte aéreo tenha sido designada e autorizada, poderá iniciar a exploração dos serviços acordados, desde que preencha os requisitos impostos pelas disposições aplicáveis constantes deste Acordo.

ARTIGO 5°

Revogação, Suspensão ou Limitação da Autorização de Exploração

Cada uma das Partes Contratantes poderá revogar, suspender ou limitar por imposição de condições, a autorização concedida nos termos do n° 2 do Artigo 4° deste Acordo, em situações de não observância, pela empresa de transporte aéreo designada, das leis e regulamentos da Parte Contratante que concedeu os direitos ou das disposições deste Acordo, ou de não cumprimento das obrigações dele decorrentes. A revogação, suspensão ou limitação será precedida de consultas nos termos do Artigo 16° deste Acordo, excepto se a suspensão imediata de exploração ou a imposição de condições forem necessárias para evitar que as leis ou regulamentos sejam novamente infringidos.

ARTIGO 6°

Não Discriminação Relativamente a Taxas

As taxas impostas na área de cada uma das Partes Contratantes pela utilização de aeroportos e outras infra-estruturas aeronáuticas por aeronaves da outra Parte

Contratante não serão superiores às taxas impostas a aeronaves das suas próprias empresas de transporte aéreo utilizadas na exploração de serviços aéreos internacionais similares.

ARTIGO 7º

Isenção de Direitos Aduaneiros e Outros Encargos

1. As aeronaves utilizadas pelas empresas de transporte aéreo designadas de uma das Partes Contratantes e que entrem, saiam ou atravessem a área da outra Parte Contratante, assim como o combustível, lubrificantes, peças sobressalentes, equipamento normal e provisões de bordo dessas aeronaves estarão isentas de direitos aduaneiros e outros encargos impostos à importação, exportação ou trânsito de mercadorias. Esta isenção aplica-se também a mercadorias que se encontrem a bordo da aeronave, destinadas ao consumo durante a travessia da área da segunda Parte Contratante.

2. O combustível, os lubrificantes, as peças sobressalentes, o equipamento normal e as provisões de bordo importados temporariamente para a área de cada uma das Partes Contratantes, para aí serem imediatamente ou após o armazenamento instalados ou, de outro modo, embarcados a bordo da aeronave de uma empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante ou, de outro modo, reexportados da área da primeira Parte Contratante, serão isentos de direitos aduaneiros e outros encargos referidos no nº1. O material de publicidade e os documentos de transporte de uma empresa de transporte aéreo designada de uma das Partes Contratantes serão, no momento da sua importação para a área da outra Parte Contratante , igualmente isentos de direitos aduaneiros e outros encargos referidos no nº1.

3. O combustível e os lubrificantes embarcados, na área da outra Parte Contratante, nas aeronaves de uma empresa de transporte aéreo designada de uma das Partes Contratantes e utilizados em transporte aéreo internacional estarão isentos de direitos aduaneiros e outras taxas referidas no nº1 , assim como de quaisquer outros encargos especiais sobre consumo.

4. Qualquer das Partes Contratantes poderá conservar as mercadorias mencionadas nos nºs 1 a 3 sob fiscalização das autoridades alfandegárias.

5. Quando não forem impostos direitos aduaneiros ou outros encargos às mercadorias mencionadas nos nºs 1 a 3, estas não estarão sujeitas a quaisquer proibições económicas ou restrições à importação, exportação ou trânsito de outro modo susceptíveis de serem aplicadas.

6. Cada uma das Partes Contratantes concederá, numa base de reciprocidade, redução do imposto de circulação de mercadorias ou de impostos indirectos semelhantes sobre mercadorias e serviços fornecidos a uma empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante e utilizados para os seus próprios fins comerciais. A redução de impostos pode ser feita sob forma de isenção ou de reembolso.

ARTIGO 8°

Transferência de Rendimentos

Cada uma das Partes Contratantes concede às empresas de transporte aéreo designadas pela outra Parte Contratante o direito de transferir para a sua sede em qualquer momento e por qualquer modo, livremente e sem restrições, em qualquer moeda livremente convertível e à taxa de câmbio oficial, os rendimentos realizados através da venda de serviços.

ARTIGO 9°

Princípios Reguladores da Exploração dos Serviços Acordados

1. Haverá justas e iguais oportunidades para as empresas de transporte aéreo designadas de cada uma das Partes Contratantes na exploração dos serviços aéreos nas rotas especificadas nos termos do n° 2 do Artigo 3° deste Acordo.

2. Ao explorar os serviços aéreos internacionais em rotas especificadas nos termos do n° 2 do Artigo 3° deste Acordo, as empresas de transporte aéreo designadas de cada uma das Partes Contratantes terão em conta os interesses das empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte Contratante, de modo a não afectar indevidamente os serviços aéreos explorados por estas últimas nas mesmas rotas ou em parte destas.

3. Os serviços aéreos internacionais em rotas especificadas nos termos do n° 2 do Artigo 3° deste Acordo terão como objectivo primordial o fornecimento de capacidade proporcional às necessidades de tráfego previstas de e para a área da Parte Contratante que designou as empresas de transporte aéreo.O direito dessas empresas de transporte aéreo a transportar tráfego entre pontos de uma rota especificada nos termos do n° 2 do Artigo 3° deste Acordo situados na área da outra Parte Contratante e pontos no território de terceiras partes (países ou territórios) será exercido no interesse de um desenvolvimento ordenado do transporte aéreo internacional, de modo a que a capacidade corresponda:

a) À procura de transporte de e para a área da Parte Contratante que designou as empresas de transporte aéreo;

b) À procura de transporte existente nas áreas geográficas atravessadas pelos serviços aéreos, tendo em conta os serviços aéreos locais e regionais;

c) Aos requisitos de exploração económica de rotas de tráfego integrais.

4. Para que seja assegurado um tratamento justo e igual das empresas de transporte aéreo designadas, a frequência dos serviços, os tipos de aeronave a utilizar relativamente à capacidade, assim como os horários dos voos, serão submetidos à aprovação das autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes.

5. As autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes empenhar-se-ão, caso seja necessário, para que seja obtido um acordo satisfatório relativamente à capacidade e frequência de transporte.

ARTIGO 10º

Comunicação de Informações Relativas à Exploração e a Estatísticas

1. As empresas de transporte aéreo designadas transmitirão às autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes, pelo menos um mês antes de serem iniciados os serviços aéreos nas rotas especificadas nos termos do nº 2 do Artigo 3º deste Acordo e antes do início do período sazonal de planos de voo seguinte, o tipo de serviço, os tipos de aeronaves utilizadas e os horários dos voos. As alterações a curto prazo serão transmitidas imediatamente.

2. As autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes fornecerão às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido destas, dados periódicos e outros elementos estatísticos relativos às empresas de transporte aéreo designadas, que possam ser razoavelmente exigidos para a revisão da capacidade fornecida por uma empresa de transporte aéreo designada da primeira Parte Contratante nas rotas especificadas nos termos do nº 2 do Artigo 3º deste Acordo. Estes elementos incluirão toda a informação necessária à determinação do volume de tráfego transportado e das origens e destinos desse tráfego.

ARTIGO 11º

Tarifas

1. As tarifas a cobrar por viagens num só sentido ou de ida e volta, pelas empresas de transporte aéreo designadas, para o transporte de passageiros com origem na área de

cada uma das Partes Contratantes, nas rotas entre as suas áreas especificadas nos termos do n° 2 do Artigo 3° deste Acordo, estarão sujeitas à aprovação das autoridades aeronáuticas da Parte Contratante em cuja área está situado o ponto de partida do transporte (de acordo com a informação contida nos documentos de transporte).

2. As tarifas das empresas de transporte aéreo designadas terão em conta os custos de exploração, um lucro razoável, as condições vigentes de concorrência e mercado, assim como os interesses dos utilizadores do transporte. A autoridade aeronáutica competente apenas poderá recusar a aprovação de uma tarifa no caso de não observância desses critérios.

3. As empresas de transporte aéreo designadas submeterão as tarifas à aprovação das autoridades aeronáuticas com, pelo menos, um mês de antecedência relativamente à data prevista para a sua aplicação.

4. Se as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes não aprovarem uma tarifa que lhes tenha sido submetida, informarão desse facto a empresa de transporte aéreo interessada no prazo de vinte e um dias após a data em que foi submetida a tarifa. Neste caso, a tarifa não entrará em vigor. A tarifa até então em vigor, e que deveria ser substituída pela nova tarifa, permanecerá em vigor.

ARTIGO 12°

Actividades Comerciais

1. Cada uma das Partes Contratantes concederá, numa base de reciprocidade, às empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte Contratante o direito de manter na sua área escritórios e pessoal administrativo, comercial e técnico que as empresas de transporte aéreo designadas considerem necessários.

2. A instalação de escritórios e a contratação do pessoal referido no n° 1 estarão sujeitos às leis e regulamentos da Parte Contratante em questão, tais como as leis e regulamentos respeitantes à entrada e permanência de estrangeiros na área da Parte Contratante em questão. Mediante solicitação, o pessoal empregado nos escritórios receberá uma autorização de trabalho, independentemente da situação e do desenvolvimento no mercado de trabalho.

3. Cada uma das Partes Contratantes concederá, numa base de reciprocidade, às empresas de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante, o direito a efectuar

o "self-handling" de passageiros, bagagem, carga e correio para as empresas aéreas designadas dessa mesma Parte Contratante. Este direito não inclui os serviços de "ground handling" na placa ("aircraft ground handling"), que constituem prerrogativa dos operadores dos aeroportos. O direito a efectuar o "handling" de passageiros, bagagem, carga e correio para outras empresas de transporte aéreo da outra Parte Contratante será concedido na base do tratamento de terceira parte mais favorecida.

4. Cada uma das Partes Contratantes concederá às empresas de transporte aéreo designadas da outra Parte Contratante o direito de proceder à venda directa dos seus serviços de transporte por meio dos seus próprios documentos de transporte nos seus próprios escritórios de vendas e através dos seus agentes na área da outra Parte Contratante a qualquer cliente e em qualquer moeda.

ARTIGO 13º

Segurança da Aviação

1. As Partes Contratantes reafirmam a sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita. As Partes Contratantes actuarão, especialmente, em conformidade com as disposições da Convenção Relativa às Infracções e a 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.

2. As Partes Contratantes fornecer-se-ão, reciprocamente e a pedido, todo o apoio necessário para impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos de interferência ilícita contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulação, aeroportos e infra-estruturas de navegação aérea, bem como outras ameaças contra a segurança da aviação civil.

3. Em caso de ocorrência ou ameaça de um incidente de captura ilícita de aeronaves civis ou outros actos de interferência ilícita contra a segurança dessas aeronaves, seus passageiros e tripulação, aeroportos ou infra-estruturas de navegação aérea, as Partes Contratantes, mediante consulta mútua, prestar-se-ão apoio, através da facilitação de comunicações e outras medidas apropriadas destinadas a pôr termo ao incidente ou ameaça do mesmo com a máxima rapidez, e com o mínimo risco de vida.

4. Cada uma das Partes Contratantes tomará as medidas que considerar apropriadas para assegurar que uma aeronave vítima de um acto de captura ilícita ou outros actos

de interferência ilícita, que se encontre no solo na sua área seja aí retida, salvo se o dever superior de proteger as vidas das suas tripulações e dos seus passageiros obrigar à sua partida. Sempre que possível, essas medidas serão tomadas na base de consultas mútuas.

5. As Partes Contratantes agirão, nas suas relações mútuas, em conformidade com as disposições sobre a segurança da aviação civil estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional e designadas como Anexos à Convenção de Chicago, na medida em que essas disposições de segurança sejam aplicáveis às Partes Contratantes; igualmente, exigirão que os operadores das aeronaves de registo próprio ou os operadores de aeronaves que tenham o seu principal local de negócios ou sede permanente nas suas áreas e os operadores de aeroportos nas suas áreas actuem em conformidade com essas disposições sobre a segurança da aviação.

6. Cada uma das Partes Contratantes concorda que possa ser exigido a esses operadores de aeronaves o cumprimento das disposições sobre a segurança da aviação referidas no n° 5, exigidas pela outra Parte Contratante para a entrada, partida ou permanência na área dessa outra Parte Contratante. Cada uma das Partes Contratantes assegurará a aplicação efectiva, na sua área, de medidas destinadas a proteger as aeronaves e controlar passageiros, tripulações e bagagem pessoal e que sejam efectuados controlos de segurança apropriados à bagagem, carga e provisões de bordo antes e durante o embarque ou carregamento. Cada uma das Partes Contratantes considerará, positivamente, qualquer solicitação da outra Parte Contratante respeitante à tomada de razoáveis medidas especiais de segurança para fazer face a uma ameaça específica.

7. No caso de uma das Partes Contratantes não cumprir as disposições sobre a segurança da aviação constantes deste Artigo, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante poderão solicitar consultas imediatas com as autoridades aeronáuticas da primeira Parte Contratante. Se não for obtido um acordo satisfatório no prazo de um mês a partir da data da solicitação, tal constituirá motivo para suspender, revogar, limitar ou impor condições relativamente à autorização de exploração de uma ou mais empresas de transporte aéreo da primeira Parte Contratante. Se uma situação de grave emergência o exigir, cada uma das Partes Contratantes poderá tomar medidas provisórias antes do final do mês.

ARTIGO 14°

Imigração e Controlo de Documentos de Viagem

1. As Partes Contratantes permitirão que as empresas de transporte aéreo que exercem direitos de transporte aéreo nas áreas de ambas as Partes Contratantes tomem medidas

para assegurar que só sejam transportados passageiros na posse dos documentos de viagem exigidos para a entrada ou trânsito na área da Parte que os requeira.

2. Cada uma das Partes Contratantes aceitará, para fins de investigação, um indivíduo que tenha sido devolvido do seu ponto de desembarque após ter sido considerado inadmissível, se esse indivíduo se encontrava previamente na sua área, antes do embarque, e não em trânsito directo. A Parte Contratante não devolverá este indivíduo ao país onde previamente foi considerado inadmissível.

3. Esta disposição não tem a finalidade de impedir que as autoridades públicas procedam à subsequente investigação de um indivíduo inadmissível devolvido, para estabelecer a sua eventual aceitação na área da Parte Contratante ou tomar medidas para que seja transferido, expulso ou deportado para o território de uma terceira parte (país ou território), da qual ele é nacional, cidadão ou residente ou na qual possa ser aceite. Quando um indivíduo, considerado inadmissível, tiver perdido ou destruído os seus documentos de viagem, a Parte Contratante aceitará, em substituição, um documento que prove as circunstâncias do embarque e chegada, emitido pelas autoridades públicas da Parte Contratante onde aquele indivíduo foi considerado inadmissível.

ARTIGO 15º

Troca de Opiniões

Trocas de opiniões entre as autoridades aeronáuticas das Partes Contratantes terão lugar, quando necessário, de modo a conseguir uma cooperação estreita e um acordo em todas as questões respeitantes à aplicação deste Acordo.

ARTIGO 16º

Consultas

A qualquer momento poderão ser solicitadas consultas por cada uma das Partes Contratantes, com a finalidade de discutir as alterações a este Acordo ou ao Quadro de Rotas ou questões relativas à interpretação. O mesmo se aplica a discussões respeitantes à aplicação deste Acordo, se uma das Partes Contratantes considerar que uma troca de informações nos termos do Artigo 15º deste Acordo, não produziu resultados satisfatórios. Estas consultas terão início no prazo de dois meses contados a partir da data de recepção do pedido pela outra Parte Contratante.

ARTIGO 17°

Resolução de Diferendos

1. Se algum diferendo relativo à interpretação ou aplicação deste Acordo não puder ser resolvido nos termos do seu Artigo 16°, será aquele submetido, a pedido de uma das Partes Contratantes, a um tribunal arbitral.

2. Este tribunal será constituido "ad hoc" do seguinte modo: cada uma das Partes Contratantes designará um membro, e esses dois membros acordarão sobre um nacional de uma terceira parte (país ou território) a ser designado pelos governos das Partes Contratantes como Presidente. Os membros serão designados no prazo de dois meses, e o Presidente no prazo de três meses, a partir da data em que uma Parte Contratante comunicar à outra Parte Contratante a intenção de submeter o diferendo a um tribunal arbitral.

3. Se os prazos especificados no n° 2 não forem respeitados, cada uma das Partes Contratantes poderá, na ausência de qualquer outra solução relevante, solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que proceda às designações necessárias. Se o Presidente for um residente de Macau ou um nacional da República Federal da Alemanha ou da República Popular da China ou, por qualquer motivo, estiver impedido de exercer esta função, o Vice-Presidente que o substitui designará os membros.

4. O tribunal arbitral decidirá por maioria de votos. As decisões serão vinculativas em relação às Partes Contratantes. Cada Parte Contratante suportará os custos do seu árbitro, assim como os da sua representação no processo de arbitragem; os custos da presidência e outros custos serão suportados em partes iguais pelas Partes Contratantes. Em todos os outros aspectos, o tribunal arbitral estabelecerá as suas regras de procedimento.

ARTIGO 18°

Registo na Organização da Aviação Civil Internacional

Este Acordo, todas as suas modificações, assim como qualquer troca de cartas nos termos do n° 2 do Artigo 3° deste Acordo, serão registados na Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 19°

Entrada em Vigor e Duração

1. Este Acordo entrará em vigor um mês após a data em que as Partes Contratantes se tenham mutuamente notificado, por escrito, que todos os procedimentos necessários foram concluídos para a entrada em vigor do Acordo.

2. Este Acordo vigorará por período indeterminado.

ARTIGO 20°

Denúncia

Qualquer das Partes Contratantes poderá, a todo o tempo, notificar a outra Parte Contratante da sua decisão de denunciar o presente Acordo; essa notificação será simultaneamente comunicada à Organização da Aviação Civil Internacional. Nesse caso, o Acordo terminará doze meses após a data da recepção da notificação pela outra Parte Contratante, salvo se a denúncia for retirada, por acordo, antes do termo daquele prazo. Não tendo a outra Parte Contratante acusado a recepção da notificação, esta será considerada recebida quatorze dias após a recepção da notificação pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Feito em Bonn, aos 5 de Setembro de 1996, em duplicado nas línguas portuguesa, chinesa, alemã e inglesa, sendo todos os quatro textos autênticos. Em caso de interpretações divergentes dos textos em português, chinês e alemão, a versão inglesa prevalecerá.

Pelo Governo de Macau

Pelo Governo da República Federal da Alemanha

澳 門 政 府 和
德意志聯邦共和國政府
航 空 運 輸 協 定

澳門政府經葡萄牙共和國主管主權機構正式授權并經中華人民共和國政府同意，和德意志聯邦共和國政府，

希望締結一項關於在其相互之間及以遠地區建立和經營航班的協定，

希望在國際航空運輸方面確保最高程度的安全和保安，

達成協定如下：

第一條
定 義

一.除非文中另有說明，在本協定中：

（一）“航空當局”一詞在澳門方面指民航局；在德意志聯邦共和國方面指聯邦交通部；或對雙方而言均指被授權行使上述當局義不容辭的職能的任何個人或機構；

（二）“指定空運企業”一詞指締約任何一方根据本協定第四條書面向締約另一方指定的任何空運企業，作爲在按照本協定第三條第二款中規定的航線上經營國際航班的一家空運企業；

（三）“地區”一詞在澳門方面包括澳門半島、氹仔島和路環島；在德意志聯邦共和國方面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。

二."航班"、"國際航班"和"非運輸業務性經停"名詞,在本協定中,具有芝加哥公約第九十六條規定的含意。

三."運價"一詞指爲運輸旅客、行李或貨物(不包括郵件)所收取的價格和包括:

(一)爲推銷國際運輸和按此出售的任何直達運價或收取的數額,包括使用其它運價構成的直達運價或爲在國際航段上或構成國際航段的國內航段上運輸的附加價;

(二)爲運輸旅客及其行李銷售客票或爲運輸貨物相關的交易應支付的手續費;和

(三)適用運價或運輸價格或支付手續費的條件。

它還包括:

(四)和運輸一併提供的任何明顯的好處。

(五)作爲附屬國際運輸而銷售的國內航段的任何運價,該運價不適用於純國內旅行以及在相等條件下并不提供給所有國際承運人和其航班的使用人。

第二條

適用於國際航班的芝加哥公約規定

締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,包括附件的規定,以及對公約或對附件的任何修改,只要這些規定適用於國際航班。

第三條

授予業務權利

一.爲指定空運企業經營國際航班,締約一方授予締約另一方以下權利:

(一)飛越其地區而不降停;

(二)在其地區內作非運輸業務性經停;和

(三)在其地區內按照以下第二款規定航線上列明的地點降停,以便在商業基礎上上下旅客、行李和郵件;

二.締約雙方指定空運企業被授權經營國際航班的航線應經有關航空當局同意并通過互換信件在航線表中規定。

三.上述第一款不應被視爲給予締約任何一方任何指定空運企業,爲取酬或出租,在締約另一方地區內裝載旅客、行李、貨物和郵件前往該締約另一方地區內另一地點的權利(國內載運權)。

第四條

指定和經營許可

一.締約一方有權向締約另一方書面指定一家或多家空運企業在規定航線上經營協議航班和撤銷或更改此項指定。

二.在不違反以下第三款和第四款規定的情況下,締約另一方在收到此種指定時,應毫不延誤地授予指定的空運企業或几家空運企業適當的經營許可。

三.締約一方航空當局可要求締約另一方的某一指定空運企業向其証實,該空運企業具備資格履行該當局根據通常和合理的法律和規定在經營國際航班方面採用的條件。

四.如果締約一方不滿意一空運企業是在締約另一方地區注冊和以其爲主要經營地,則有權拒絕授予第二款所述的經營許可或就該指定空運企業行使本協定第三條第二款規定的權利附加其認爲必要的條件。

五.某一空運企業一經指定和授予許可,即可經營協議航班,條件是該空運企業遵守本協定適用的規定。

第五條

撤銷、暫停或限制經營許可

在一指定空運企業未遵守授予這些權利的締約方的法律和規定或本協定的規定或履行由此而產生的義務,締約一方可以撤銷、暫停或通過附加條件限制根据本協定第四條第二款授予的許可。除非必須立即暫停或附加條件,以防止進一步違反法律或規定,否則,在撤銷、暫停或限制之前應按本協定第十六條規定協商。

第六條

費用方面的非歧視

在締約一方地區內就締約另一方任何指定空運企業的飛機使用機場和導航設施收取的費用不得高於向其經營類似國際航班的自己的空運企業的飛機收取的費用。

第七條

免除關稅和其它費用

一.締約一方任何指定空運企業經營的飛機,在進入、離開或飛越締約另一方地區時,以及燃油、

潤滑油、零備件、正常設備和在此種飛機上的機上供應品，應免除在物品進口、出口或過境時征收的海關稅和其它費用。這將同樣適用於飛越締約另一方地區過程中消耗的機上物品。

二.臨時進口締約一方地區的燃油、潤滑油、零備件、正常設備和機上供應品,供即刻或在儲存裝置之後或其它方式裝上締約另一方一家指定空運企業的飛機,或另外再從該締約一方地區出口，應免除上文第一款所述的海關稅和其它費用。 締約一方任何指定空運企業的廣告物品和運輸憑証,在進入締約另一方地區時同樣應免除上文第一款所述的海關稅和其它費用。

三.在締約一方地區內裝上締約另一方任何指定空運企業飛機供國際航班使用的燃油和潤滑油,應免除上文第一款所述的海關稅和其它費用以及任何其它特別消費費用。

四.締約一方可將上文第一款和第三款所述的物品置於海關監管之下。

五.在對上文第一款和第三款所述的物品不征收海關稅和其它費用的情況下,此種物品應不再受制於進口、出口、或過境方面其它可能適用的任何經濟禁令或限制。

六.在互惠的基礎上，締約一方應向締約另一方任何指定空運企業,在提供和爲其業務所用物品和服務的營業額稅或類似間接稅方面提供減免。 稅額減免可采取免除或退稅方式。

第八條

轉移收入

締約一方授予締約另一方任何指定空運企業在任何時候,以任何方式,自由地和不受限制地使用任何可自由兌換的貨幣按官方比價，將通過銷售航空運輸服務取得的收入匯回其總公司的權利。

第九條

經營協議航班的原則

一.締約一方任何指定空運企業應享有公平均等的機會在根据本協定第三條第二款規定的航線上經營航班。

二.在根据本協定第三條第二款規定的航線上經營國際航班方面,締約一方任何指定空運企業應考慮到締約另一方任何指定空運企業的利益,以免不適當地影響後者空運企業在相同航線的全部或部分航段上經營的航班。

三.根据本協定第三條第二款規定的航線上經營國際航班應以提供與前往和來自指定該空運企業的締約一方地區可預見到的業務相一致的運力爲其主要目的。此類空運企業在根据本協定第三條第二款規定的航線上位於締約另一方地區內地點和第三方(國家或地區)領土內地點之間載運業務的權利，應在考慮有秩序發展國際航空運輸利益的同時，以運力須與下列各點相聯系的方式行使：

（一）前往或來自指定空運企業的締約方地區的業務需要；

（二）在考慮到當地和地區航班的同時，航班途經地理地區存在的業務需要；

（三）經濟經營直達業務航線的需要。

四.爲保証任何指定空運企業的公平和均等待遇,班次、運力方面使用的機型、 以及航班時刻表應經締約雙方航空當局同意。

五.締約雙方航空當局在必要時應就運輸運力和班次努力達成滿意的安排。

第十條

交流經營信息和統計

一.在根据本協定第三條第二款規定的航線上開航之前和每一其後的航班計划期限開始之前至少一個月,每一指定空運企業應將使用的機型和飛行時刻提交締約雙方航空當局。短期變更應立即通知。

二.締約一方航空當局應按後者要求向締約另一方航空當局提供爲審查締約一方任何指定空運企業在根据本協定第三條第二款規定的航線上提供運力而合理所需的定期或其它統計資料。此種資料應包括確定所載業務量和此種業務的始發和目的地所需的全部資料。

第十一條

運 價

一.一指定空運企業在根据本協定第三條第二款規定的航線上就從締約一方地區始發的單程或來回程旅客運輸所收取的運價，應經運輸始發點位於其地區的（根据運輸憑証的記彔）締約方航空當局批准。

二.指定空運企業在其運價中應考慮經營成本、合理利潤、競爭和市場的主要條件以及運輸使用人

的利益,主管航空當局可以拒絕批准一項運價,如該運價不遵守這些標准。

三.指定空運企業至少應在計划實施之日一個月之前向航空當局申報運價以獲批准。

四.如果締約任何一方不同意要求批准而申報的某項運價,它們將在申報日之後的二十一天內通知有關空運企業。在此情況下,該運價不得適用。適用至當時的擬由新運價取代的運價應繼續適用。

第十二條

商業活動

一.在互惠的基礎上,締約一方給予締約另一方任何指定空運企業在其地區內派駐辦事處和指定空運企業需要的管理、商業和技術人員的權利。

二.上文第一款所述的辦事處的設立和人員的雇用應遵守有關締約方的法律和規定,如在有關締約方地區內關於外國人入境和居留的法律和規定。在根据上文第一款雇用人員方面,無論勞動力市場如何,應在要求時給予工作許可。

三.在互惠的基礎上,締約一方授予締約另一方任何指定空運企業爲締約另一方指定空運企業自己代理旅客、行李、貨物和郵件的權利。此項權利不包括場站地面代理服務(飛機地面服務),這將仍然是機場經營部門的特權。爲締約另一方其它空運企業代理旅客、行李、貨物和郵件的權利將在第三最惠方待遇的基礎上授予。

四.締約一方授予締約另一方任何指定空運企業在締約另一方地區內使用其自己的運輸憑証在其自己的辦事處和通過其代理以任何貨幣向任何顧客銷售其航空運輸服務的權利。

第十三條

航空保安

一.締約雙方重申彼此之間對保障民航安全免受非法行爲干擾的責任。締約雙方應特別遵守一九六三年九月十四日在東京簽訂的關於在航空器內犯罪和犯有某些其它行爲的公約、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以及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爲的公約的規定。

二.締約雙方應根据請求相互提供一切必要的協助,以防止非法劫持民用飛機和非法干擾該等飛機、及其旅客和機組、機場和導航設施安全的其它行爲,以及危及民航安全的任何其它威脅。

三.尙若發生非法劫持民用飛機的事件或威脅,或其它非法干擾該等飛機、其旅客和機組、機場和航空導航設施安全的其它行爲,締約雙方須在互相協商中相互協助,以便使用通信聯絡及與最小危及生命相稱的其它適當措施迅速終止上述事件或此種事件的威脅。

四.締約各方應采取其認爲實際的措施,確保處在被非法劫持或受非法干擾其它行爲之下的飛機在其地區內地面時扣留在地面,除非爲保護旅客和其機組生命這種壓倒一切的責任而放行。只要實際可行,此種措施應在互相協商的基礎上采取。

五.締約雙方在其相互的關系中,應在此種安全規定適用於締約雙方的程度上,遵守國際民航組織所制定和指定爲芝加哥公約附件的航空安全的規定。締約雙方須要求,締約各方注冊的飛機經營機构或以締約各方地區爲主要經營地或永久駐地的飛機經營機构,以及締約各方地區的機場經營機构的運作符合該等航空安全規定。

六.締約一方同意,該等飛機經營人在進入、離開或留在締約另一方的地區時,須遵守上述第五款所述的締約另一方要求的航空安全規定。締約一方須確保在其地區內有效地實施措施,以保護飛機和檢查旅客、機組和手提物品并在登機和裝載之前或之間,對行李、貨物和機上供應品進行適當的安全檢查。締約一方對締約另一方提出爲對付某項特定的威脅要求采取合理的特別安全措施,亦應給予積極的對待。

七.如締約一方偏離本條航空保安的規定,締約另一方航空當局可以要求與該締約一方航空當局立即進行協商。在此項要求之日一個月內不能達成滿意的協議將構成拒發、撤銷、限制締約一方一家空運企業或多家空運企業的經營許可或對該經營許可附加條件的理由。如果因一嚴重的緊急狀況所需,締約任何一方可在一個月到期之前采取臨時行動。

第十四條

移民和控制旅行証件

一.締約雙方允許在雙方地區行使航空業務權的空運企業采取措施,以確保只載運持有進入或過境有關方地區所需旅行文件的旅客。

二.締約一方將接受某人進行檢查,如果該人在登機之前先在其地區居留而後來在并非因直接過境的下機地點發現不能入境之後而遭到遣返。締約一方將不把此種人士遣返他在早先就被發現不能入境的國家。

三.本規定并非爲阻止公共當局進一步檢查一遭到遣返不能入境的人士,以確定締約方地區最後接受該人或作出安排,將其轉移、遷移或驅逐至他屬於一第三方(國家或地區) 國民或公民或居民的領土或他另外能被接收的地方。 如果一早先就被發現不能入境的人士丟失或毀壞了其旅行文件,締約一方將接受該人被發現不能入境的締約方公共當局頒發的替代文件,証明上機和抵達情形。

第十五條

交換意見

交換意見將根据需要在締約雙方航空當局之間舉行, 以便在關於適用本協定的所有事務方面保持密切合作和一致。

第十六條

協 商

爲了討論修改本協定或航線表或解釋方面的問題, 締約任何一方可隨時要求協商。以上同樣適用於關於協定實施的討論, 如果締約任何一方認爲在本協定第十五條含意范圍內的交換意見并未產生滿意的結果。此種協商應在締約另一方收到要求之日起兩個月內開始。

第十七條

解決爭議

一.如果本協定解釋或實施方面的任何分歧不能根据本協定第十六條得到解決,將按締約任何一方的要求將其提交一仲裁庭。

二.該仲裁庭按以下方式臨時組成: 締約各方將各委任一名成員, 該兩名成員將商定一位第三方(國家或地區)的國民由締約雙方政府委任作爲他們的主席。 自締約一方通知締約另一方它意欲將分歧提交一仲裁庭之日,所述成員應在兩個月內委任, 所述主席應在三個月內委任。

三.如果沒有遵守上文第二款規定的期限,締約任何一方,在沒有任何其它有關安排的情況下,可以邀請國際民航組織理事會主席進行必要的委任。如果理事會主席系澳門居民或德意志聯邦共和國或中華人民共和國國民或另外原因使其不能履行此職能,代表他的副主席應進行必要的委任。

四.仲裁庭將以投票的多數作出決定。 此種決定對締約雙方有約束力。締約一方負擔其自己成員的費用以及仲裁訴訟中交涉的費用; 仲裁庭主席的費用和任何其它費用由締約雙方平均分攤。在所有其它方面, 仲裁庭將確定其自己的程序。

第十八條

向國際民航組織登記

本協定和對其所作的任何修改和根据本協定第三條第二款的任何互換信件必須向國際民航組織登記。

第十九條

生效、有效期

一. 本協定自締約雙方相互書面通知本協定生效的任何必要的程序已經完成之日起一個月後開始生效。

二.本協定無限期有效。

第二十條

終 止

締約一方可隨時將其終止本協定的決定通知締約另一方;此項通知應同時發給國際民航組織。在此情況下,本協定將在締約另一方收到通知之日起十二個月後終止,除非在此期限到期之前協議撤消終止通知。在締約另一方未確認收到此項通知時, 該通知應在國際民航組織收到該通知之日起十四天之後被認爲已經收到。

本協定於一九九六年九月五日在波恩簽訂, 一式兩份, 每份都用中文、葡萄牙文、德文和英文寫成,四種文本同等作準。 在中文、葡萄牙文和德文解釋上出現分歧時, 以英文本爲準。

澳 門 政 府 代 表

德意志聯邦共和國 政 府 代 表

Die Regierung von Macau, von der zuständigen
souveränen Institution der Portugiesischen
Republik gehörig befugt und mit Zustimmung
der Regierung der Volksrepublik China
und
die Regierung der Bundesrepublik Deutschland -

in dem Wunsch, ein Abkommen über die Einrichtung und den Betrieb des Fluglinienverkehrs zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus zu schließen,

in dem Wunsch, das höchste Maß an Flugsicherheit und Luftsicherheit im internationalen Luftverkehr zu gewährleisten -

sind wie folgt übereingekommen:

Artikel 1
Begriffsbestimmungen

(1) Im Sinne dieses Abkommens haben, soweit sich aus dessen Wortlaut nichts anderes ergibt, die nachstehenden Begriffe folgende Bedeutung:

a) "Luftfahrtbehörde" bedeutet in bezug auf Macau die Zivilluftfahrtbehörde, in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland das Bundesministerium für Verkehr oder in beiden Fällen jede andere Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung der diesen Behörden obliegenden Aufgaben ermächtigt ist;

b) "bezeichnetes Unternehmen" bedeutet jedes Luftfahrtunternehmen, das eine Vertragspartei der anderen Vertragspartei nach Artikel 4 schriftlich als ein Unternehmen bezeichnet hat, das auf den nach Artikel 3 Absatz 2 festgelegten Linien internationalen Fluglinienverkehr betreiben soll;

c) "Gebiet" umfaßt in bezug auf Macau die Halbinsel Macau und die Inseln Taipa und Coloane und hat in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland die in Artikel 2 des in Artikel 2 dieses Abkommens bezeichneten Abkommens von Chicago für den Begriff "Hoheitsgebiet" festgelegte Bedeutung.

(2) Die Begriffe "Fluglinienverkehr", "internationaler Fluglinienverkehr" und "Landung zu nichtgewerblichen Zwecken" haben für die Anwendung dieses Abkommens die in Artikel 96 des Abkommens von Chicago festgelegte Bedeutung.

(3) Der Begriff "Tarif" bedeutet den Preis, der für die internationale Beförderung von Fluggästen, Gepäck oder Fracht (ausgenommen Post) zu berechnen ist, und schließt folgendes ein:

a) jeden Durchgangstarif oder Betrag, der für eine internationale Beförderung zu berechnen ist, die als solche vermarktet und verkauft wird, einschließlich derjenigen Durchgangstarife, die unter Verwendung von anderen Tarifen oder von Anschlußtarifen für eine Beförderung auf internationalen Streckenabschnitten oder auf inländischen Streckenabschnitten, die Teil des internationalen Streckenabschnitts sind, gebildet werden;

b) die Provision, die für den Verkauf von Flugscheinen für die Beförderung von Fluggästen und deren Gepäck oder für die entsprechenden Maßnahmen bei der Beförderung von Fracht zu zahlen ist;

c) die Bedingungen, nach denen sich die Anwendbarkeit des Tarifs oder des Beförderungspreises oder die Provisionszahlung richtet.

Er umfaßt auch

d) alle wesentlichen Leistungen, die in Verbindung mit der Beförderung erbracht werden;

e) jeden Tarif für die als Zusatz zu einer internationalen Beförderung verkaufte Beförderung auf einem inländischen Streckenabschnitt, der für rein inländische Flüge nicht verfügbar ist und der nicht allen Beförderern im internationalen Verkehr und deren Kunden zu gleichen Bedingungen zur Verfügung gestellt werden kann.

Artikel 2

Bestimmungen des Abkommens von Chicago, die auf den internationalen Fluglinienverkehr anwendbar sind

Bei der Durchführung dieses Abkommens verfahren die Vertragsparteien in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt, einschließlich der Anhänge und aller Änderungen des Abkommens von Chicago oder seiner Anhänge, soweit diese Bestimmungen auf den internationalen Fluglinienverkehr anwendbar sind.

Artikel 3

Gewährung von Verkehrsrechten

(1) Eine Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zum Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs durch die bezeichneten Unternehmen das Recht,

a) ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen;

b) in ihrem Gebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen;

c) in ihrem Gebiet an den genannten Punkten auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien zu landen, um Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post gewerblich aufzunehmen und abzusetzen.

(2) Die Linien, auf denen die bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien internationalen Fluglinienverkehr betreiben können, werden von der betreffenden Luftfahrtbehörde gebilligt und in einem Fluglinienplan durch Briefwechsel festgelegt.

(3) Nach Absatz 1 wird den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei nicht das Recht gewährt, im Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste, Gepäck, Fracht und Post aufzunehmen und gegen Entgelt an einen anderen Ort innerhalb des Gebiets dieser anderen Vertragspartei zu befördern (Kabotage).

Artikel 4

Bezeichnung und Betriebsgenehmigung

(1) Jede Vertragspartei hat das Recht, gegenüber der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen zum Zweck der Durchführung des vereinbarten Linienverkehrs auf den festgelegten Linien zu bezeichnen und derartige Bezeichnungen zurückzuziehen oder zu ändern.

(2) Bei Erhalt einer derartigen Bezeichnung erteilt die andere Vertragspartei vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dem oder den bezeichneten Unternehmen unverzüglich die entsprechenden Betriebsgenehmigungen.

(3) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei kann von jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen, die nach den von dieser Behörde üblicher- und vernünftigerweise auf den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs angewendeten Gesetzen und sonstigen Vorschriften vorgeschrieben sind.

(4) Jede Vertragspartei hat das Recht, die Erteilung der in Absatz 2 bezeichneten Betriebsgenehmigungen abzulehnen oder die Ausübung der in Artikel 3 Absatz 2 festgelegten Rechte durch ein bezeichnetes Unternehmen mit von ihr als notwendig erachteten Auflagen zu versehen, wenn ihr nicht der Nachweis erbracht wird, daß dieses Unternehmen im Gebiet der anderen Vertragspartei eingetragen ist und dort seinen Hauptgeschäftssitz hat.

(5) Sobald ein Unternehmen auf diese Weise bezeichnet worden ist und eine Genehmigung erhalten hat, kann es den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs aufnehmen, vorausgesetzt, es erfüllt die anzuwendenden Bestimmungen dieses Abkommens.

Artikel 5

Widerruf, Aussetzung oder Einschränkung der Betriebsgenehmigung

Eine Vertragspartei kann die nach Artikel 4 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen, aussetzen oder durch Auflagen einschränken, wenn ein bezeichnetes Unternehmen die Gesetze oder sonstigen Vorschriften der die Rechte gewährenden Vertragspartei oder die Bestimmungen dieses Abkommens nicht einhält oder die daraus sich ergebenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Vor dem Widerruf, der Aussetzung oder der Einschränkung werden Konsultationen nach Artikel 16 durchgeführt, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften eine sofortige Einstellung des Betriebs oder sofortige Auflagen erforderlich sind.

Artikel 6

Gleichbehandlung bei den Gebühren

Die Gebühren, die im Gebiet einer Vertragspartei für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die Gebühren, die für Luftfahrzeuge ihrer eigenen Unternehmen in ähnlichem internationalen Fluglinienverkehr erhoben werden.

Artikel 7

Befreiung von Zöllen und sonstigen Abgaben

(1) Die von jedem bezeichneten Unternehmen der einen Vertragspartei verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Gebiet der anderen Vertragspartei einfliegen und aus ihm wieder ausfliegen oder es durchfliegen, einschließlich der an Bord befindlichen Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, üblichen Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, bleiben frei von Zöllen und sonstigen bei der Einfuhr, Ausfuhr oder Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben. Das gilt auch für an Bord der Luftfahrzeuge befindliche Waren, die auf dem Flug über dem Gebiet der anderen Vertragspartei verbraucht werden.

(2) Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, übliche Ausrüstungsgegenstände und Bordvorräte, die in das Gebiet der einen Vertragspartei vorübergehend eingeführt werden, um dort unmittelbar oder nach Lagerung in die Luftfahrzeuge eines bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei eingebaut oder sonst an Bord genommen zu werden oder aus dem Gebiet der erstgenannten Vertragspartei auf andere Weise wieder ausgeführt zu werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben. Werbematerial und Beförderungsdokumente jedes bezeichneten Unternehmens der einen Vertragspartei bleiben bei der Einfuhr in das Gebiet der anderen Vertragspartei ebenfalls von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben frei.

(3) Treibstoffe und Schmieröle, die im Gebiet der einen Vertragspartei an Bord der Luftfahrzeuge jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei genommen und im internationalen Fluglinienverkehr verwendet werden, bleiben frei von den in Absatz 1 genannten Zöllen und sonstigen Abgaben und von etwaigen besonderen Verbrauchsabgaben.

(4) Eine Vertragspartei kann die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren unter Zollüberwachung halten.

(5) Soweit für die in den Absätzen 1 bis 3 genannten Waren Zölle und sonstige Abgaben nicht erhoben werden, unterliegen diese Waren nicht den sonst für sie geltenden wirtschaftlichen Ein-, Aus- und Durchfuhrverboten und -beschränkungen.

(6) Jede Vertragspartei gewährt für Gegenstände und Dienstleistungen, die jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei geliefert bzw. erbracht und für Zwecke seines Geschäftsbetriebs verwendet werden, auf der Grundlage der Gegenseitigkeit eine Entlastung von der Umsatzsteuer oder von ähnlichen indirekten Steuern. Die Steuerentlastung kann durch eine Befreiung oder Erstattung erfolgen.

Artikel 8

Transfer von Einkünften

Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, die durch den Verkauf von Beförderungsdiensten im Luftverkehr erzielten Einkünfte jederzeit, auf jede Weise, frei und ohne Beschränkung in jeder frei konvertierbaren Währung zum amtlichen Wechselkurs an seine Hauptniederlassung zu transferieren.

Artikel 9

Grundsätze für den Betrieb des vereinbarten Linienverkehrs

(1) Jedem bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, den Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 3 Absatz 2 festgelegten Linien zu betreiben.

(2) Beim Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 3 Absatz 2 festgelegten Linien nimmt jedes bezeichnete Unternehmen einer Vertragspartei auf die Interessen jedes bezeichneten Unternehmens der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit der von diesen Unternehmen auf den gleichen Linien oder Teilen derselben betriebene Fluglinienverkehr nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der internationale Fluglinienverkehr auf den nach Artikel 3 Absatz 2 festgelegten Linien dient vor allem dazu, ein Beförderungsangebot bereitzustellen, das der voraus-

sehbaren Verkehrsnachfrage nach und von dem Gebiet der Vertragspartei entspricht, welche die Unternehmen bezeichnet hat. Das Recht dieser Unternehmen, Beförderungen zwischen den im Gebiet der anderen Vertragspartei gelegenen Punkten einer nach Artikel 3 Absatz 2 festgelegten Linie und Punkten im Hoheitsgebiet Dritter (Staaten) auszuführen, wird im Interesse einer geordneten Entwicklung des internationalen Luftverkehrs so ausgeübt, daß das Beförderungsangebot angepaßt ist

a) an die Verkehrsnachfrage nach und von dem Gebiet der Vertragspartei, welche die Unternehmen bezeichnet hat,

b) an die in den durchflogenen geographischen Gebieten bestehende Verkehrsnachfrage unter Berücksichtigung des örtlichen und regionalen Fluglinienverkehrs,

c) an die Erfordernisse eines wirtschaftlichen Betriebs der Fluglinien des Durchgangsverkehrs.

(4) Um eine billige und gleiche Behandlung jedes bezeichneten Unternehmens zu gewährleisten, bedürfen die Frequenz der Flugdienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster hinsichtlich ihrer Kapazität sowie die Flugpläne der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien.

(5) Erforderlichenfalls sollen sich die Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bemühen, eine zufriedenstellende Regelung des Beförderungsangebots und der Frequenzen zu erreichen.

Artikel 10

Übermittlung von Betriebsangaben und Statistiken

(1) Jedes bezeichnete Unternehmen teilt den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien spätestens einen Monat vor Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 3 Absatz 2 festgelegten Linien und vor Beginn jeder folgenden Flugplanperiode die Art der Dienste, die vorgesehenen Luftfahrzeugmuster und die Flugpläne mit. Kurzfristige Änderungen sind unverzüglich mitzuteilen.

(2) Die Luftfahrtbehörde der einen Vertragspartei stellt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen der bezeichneten Unternehmen zur Verfügung, die vernünftigerweise angefordert werden können, um das von jedem bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei auf den nach Artikel 3 Absatz 2 festgelegten Linien bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Diese Unterlagen müssen alle Angaben enthalten, die zur Feststellung des Umfangs sowie der Herkunft und Bestimmung des Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 11

Tarife

(1) Die Tarife, die von einem bezeichneten Unternehmen bei der Beförderung von Fluggästen, die vom Gebiet einer der beiden Vertragsparteien ausgeht, auf den nach Artikel 3 Absatz 2 festgelegten Linien zwischen ihren Gebieten für einen Hin- oder einen Hin- und Rückflug berechnet werden, unterliegen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde der Vertragspartei, in deren Gebiet der Ausgangspunkt der Beförderung (gemäß Angabe in den Beförderungsdokumenten) liegt.

(2) Die bezeichneten Unternehmen berücksichtigen in ihren Tarifen die Betriebskosten, einen angemessenen Gewinn, die bestehenden Wettbewerbs- und Marktbedingungen sowie die Interessen der Nutzer. Die zuständige Luftfahrtbehörde darf die Erteilung der Genehmigung nur dann ablehnen, wenn ein Tarif diesen Kriterien nicht entspricht.

(3) Die bezeichneten Unternehmen legen den Luftfahrtbehörden die Tarife spätestens einen Monat vor dem vorgesehenen ersten Anwendungstag zur Genehmigung vor.

(4) Ist die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei mit einem ihr zur Genehmigung vorgelegten Tarif nicht einverstanden, so unterrichtet sie das betroffene Unternehmen innerhalb von einundzwanzig Tagen nach dem Tag der Vorlage des Tarifs. Der Tarif darf in diesem Fall nicht angewendet werden. Anzuwenden ist weiterhin der bisherige Tarif, der durch den neuen Tarif ersetzt werden sollte.

Artikel 12

Gewerbliche Tätigkeiten

(1) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht, in ihrem Gebiet Niederlassungen sowie Verwaltungs-, kaufmännisches und technisches Personal zu unterhalten, soweit sie von dem bezeichneten Unternehmen benötigt werden.

(2) Bei der Einrichtung der Niederlassungen und der Beschäftigung des Personals nach Absatz 1 sind die Gesetze und sonstigen Vorschriften der betreffenden Vertragspartei, wie die Gesetze und sonstigen Vorschriften über die Einreise von Ausländern und ihren Aufenthalt im Gebiet der betreffenden Vertragspartei, einzuhalten. Dem in den Niederlassungen nach Absatz 1 beschäftigten Personal wird unabhängig von der Lage und Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt auf Antrag eine Arbeitserlaubnis erteilt.

(3) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei auf der Grundlage der Gegenseitigkeit das Recht der Selbstabfertigung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post für die bezeichneten Unternehmen der anderen

Vertragspartei. Dieses Recht schließt den den Flughäfen vorbehaltenen Bereich der luftseitigen Bodenverkehrsdienste (Verkehrsabfertigung der Luftfahrzeuge) nicht ein. Das Recht der Abfertigung von Fluggästen, Gepäck, Fracht und Post für andere Luftfahrtunternehmen der anderen Vertragspartei wird auf der Grundlage der Meistbegünstigung gewährt.

(4) Jede Vertragspartei gewährt jedem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei das Recht, seine Beförderungsleistungen auf eigenen Beförderungsdokumenten unmittelbar in eigenen Verkaufsräumen sowie durch seine Agenten im Gebiet der anderen Vertragspartei an jeden Kunden in jeder Währung zu verkaufen.

Artikel 13

Luftsicherheit

(1) Die Vertragsparteien bekräftigen ihre gegenseitige Verpflichtung, die Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen zu schützen. Die Vertragsparteien handeln insbesondere im Einklang mit dem am 14. September 1963 in Tokyo unterzeichneten Abkommen über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, dem am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen und dem am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommen zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

(3) Wird ein ziviles Luftfahrzeug widerrechtlich in Besitz genommen oder werden sonstige widerrechtliche Eingriffe gegen die Sicherheit eines solchen Luftfahrzeugs, seiner Fluggäste und Besatzung sowie gegen die Sicherheit von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen begangen oder angedroht, so unterstützen die Vertragsparteien einander in gegenseitigen Konsultationen durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen, um solche Vorfälle oder solche Bedrohungen so rasch zu beenden, wie dies bei möglichst geringer Gefährdung von Leben durchführbar ist.

(4) Jede Vertragspartei trifft alle ihr durchführbar erscheinenden Maßnahmen, um sicherzustellen, daß ein Luftfahrzeug, das widerrechtlich in Besitz genommen wurde oder hinsichtlich dessen andere widerrechtliche Eingriffe vorgenommen wurden und das sich in ihrem Gebiet am Boden befindet, dort festgehalten wird, sofern nicht sein Abflug aufgrund der vordringlichen Verpflichtung zum Schutz des Lebens der Besatzung und der

Fluggäste erforderlich wird. Diese Maßnahmen sollten, soweit durchführbar, auf der Grundlage gegenseitiger Konsultationen getroffen werden.

(5) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen im Einklang mit den Luftsicherheitsvorschriften, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und zu Anhängen des Abkommens von Chicago bestimmt werden, soweit diese Sicherheitsvorschriften auf die Vertragsparteien anwendbar sind; sie verlangen, daß die Halter von in ihr Register eingetragenen Luftfahrzeugen und die Luftfahrzeughalter, die ihren Hauptgeschäftssitz oder ihren ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsvorschriften handeln.

(6) Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, daß von diesen Luftfahrzeughaltern verlangt werden kann, die in Absatz 5 genannten Sicherheitsvorschriften einzuhalten, die von der anderen Vertragspartei für den Einflug in ihr Gebiet, den Ausflug aus ihrem Gebiet oder den Aufenthalt in ihrem Gebiet festgelegt wurden. Jede Vertragspartei gewährleistet, daß in ihrem Gebiet Maßnahmen zum Schutz von Luftfahrzeugen und zur Durchleuchtung von Fluggästen, Besatzung und Handgepäck sowie zur Durchführung angemessener Sicherheitskontrollen bei Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor und bei dem Einsteigen oder Beladen wirksam angewendet werden. Jede Vertragspartei wird jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um vernünftige besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

(7) Weicht eine Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels ab, so kann die Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit der Luftfahrtbehörde der erstgenannten Vertragspartei ersuchen. Kommt innerhalb eines Monats nach dem Datum dieses Ersuchens eine zufriedenstellende Einigung nicht zustande, so ist dies ein Grund, die Betriebsgenehmigung eines oder mehrerer Luftfahrtunternehmen der erstgenannten Vertragspartei vorzuenthalten, zu widerrufen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn eine ernste Notlage dies erfordert, kann eine Vertragspartei vor Ablauf dieses Monats vorläufige Maßnahmen treffen.

Artikel 14
Einreise und Kontrolle der Reisedokumente

(1) Die Vertragsparteien gestatten den Unternehmen, die in den Gebieten beider Vertragsparteien Luftverkehrsrechte ausüben, die Durchführung von Maßnahmen, die gewährleisten sollen, daß nur Fluggäste mit den für die Einreise in oder die Durchreise durch das Gebiet der jeweiligen Vertragspartei erforderlichen Reisedokumenten befördert werden.

(2) Jede Vertragspartei nimmt eine Person, die an ihrem Zielort zurückgewiesen wurde, nachdem dort festgestellt worden war, daß sie nicht einreiseberechtigt war, zum Zweck

der Überprüfung auf, wenn sich diese Person vor ihrer Abreise nicht nur im unmittelbaren Transit im Gebiet dieser Vertragspartei aufgehalten hat. Die Vertragsparteien weisen eine solche Person nicht in das Land zurück, in dem zuvor festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist.

(3) Diese Bestimmung hindert die Behörden nicht daran, eine zurückgewiesene, nicht einreiseberechtigte Person einer weiteren Überprüfung zu unterziehen, um festzustellen, ob sie schließlich in dem Gebiet der Vertragspartei aufgenommen werden kann, oder um Vorkehrungen für ihre Weiterbeförderung, Entfernung oder Abschiebung in das Hoheitsgebiet eines dritten Staates, dessen Staatsangehörigkeit sie besitzt oder in dem sie ansässig ist oder in dem sie aus anderen Gründen Aufnahme finden kann, zu treffen. Hat eine Person, von der festgestellt worden ist, daß sie nicht einreiseberechtigt ist, ihre Reisedokumente verloren oder zerstört, so erkennt eine Vertragspartei statt dessen ein von den Behörden der Vertragspartei, bei der festgestellt wurde, daß die Person nicht einreiseberechtigt ist, ausgestelltes Dokument an, das die Umstände von Abflug und Ankunft bestätigt.

Artikel 15

Meinungsaustausch

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien findet nach Bedarf ein Meinungsaustausch statt, um eine enge Zusammenarbeit und eine Verständigung in allen die Anwendung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten herbeizuführen.

Artikel 16

Konsultationen

Zur Erörterung von Änderungen dieses Abkommens oder des Fluglinienplans oder von Auslegungsfragen kann eine Vertragspartei jederzeit Konsultationen beantragen. Das gilt auch für Erörterungen über die Anwendung des Abkommens, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungsaustausch nach Artikel 15 kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultationen beginnen innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 17

Beilegung von Streitigkeiten

(1) Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens nicht nach Artikel 16 beigelegt werden kann, wird sie auf Verlangen einer Vertragspartei einem Schiedsgericht unterbreitet.

(2) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als

Vorsitzenden einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien bestellt wird. Die Mitglieder werden innerhalb von zwei Monaten, der Vorsitzende innerhalb von drei Monaten bestellt, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, daß sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(3) Werden die in Absatz 2 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Ist der Präsident in Macau ansässig oder besitzt er die Staatsangehörigkeit der Bundesrepublik Deutschland oder der Volksrepublik China oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll der Vizepräsident, der ihn vertritt, die Ernennungen vornehmen.

(4) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind für die Vertragsparteien bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten ihres Mitglieds sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Vorsitzenden sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

Artikel 18
Registrierung bei der
Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

Dieses Abkommen, jede Änderung desselben und jeder Briefwechsel nach Artikel 3 Absatz 2 werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

Artikel 19
Inkrafttreten, Geltungsdauer

(1) Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Tag in Kraft, an dem die Vertragsparteien einander schriftlich mitgeteilt haben, daß die für das Inkrafttreten des Abkommens erforderlichen Verfahren abgeschlossen sind.

(2) Dieses Abkommen wird auf unbestimmte Zeit geschlossen.

Artikel 20
Kündigung

Eine Vertragspartei kann die andere Vertragspartei jederzeit von ihrem Beschluß in Kenntnis setzen, dieses Abkommen zu beenden; die Kündigung wird gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitgeteilt. In diesem Fall tritt das Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Mitteilung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft,

sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Zeit durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Wird der Eingang der Mitteilung von der anderen Vertragspartei nicht bestätigt, so gilt als Eingangstag der vierzehnte Tag nach dem Eingang der Mitteilung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation.

Geschehen zu Bonn am 5 September 1996 in zwei Urschriften, jede in portugiesischer, chinesischer, deutscher und englischer Sprache, wobei jeder Wortlaut verbindlich ist. Bei unterschiedlicher Auslegung des portugiesischen, des chinesischen und des deutschen Wortlauts ist der englische Wortlaut maßgebend.

Für die Regierung von Macau

Für die Regierung der Bundesrepublik Deutschland

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

and

the Government of the Federal Republic of Germany,

Desiring to conclude an agreement concerning the establishment and operation of air services between and beyond their respective areas,

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport,

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

(1) For the purposes of this Agreement, unless the text otherwise requires:

(a) the term "aeronautical authorities" means in the case of Macau, the Civil Aviation Authority; in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Ministry of Transport; or in both cases any other person or agency authorized to perform the functions incumbent upon the said authorities;

(b) the term "designated airline" means any airline that either Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party in accordance with Article 4 of this Agreement as being an airline which is to operate international air services on the routes specified in conformity with Article 3 (2) of this Agreement;

(c) the term "area" in relation to Macau includes the Peninsula of Macau and the Taipa and Coloane Islands and in relation to the Federal Republic of Germany has the meaning assigned to "Territory" in Article 2 of the Chicago Convention referred to in Article 2 of this Agreement.

(2) The terms "air service", "international air service" and "stop for non-traffic purposes" have, for the purposes of this Agreement, the meaning laid down in Article 96 of the Chicago Convention.

(3) The term "tariff" means the price to be charged for the international carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail) and comprises:

(a) any through tariff or amount to be charged for international carriage marketed and sold as such, including through tariffs constructed using other tariffs or add-ons for carriage over international sectors or domestic sectors forming part of the international sector;

(b) the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of passengers and their baggage, or on the corresponding transactions for the carriage of cargo; and

(c) the conditions that govern the applicability of the tariff or the price for carriage, or the payment of commission;

It also includes:

(d) any significant benefits provided in association with the carriage;

(e) any tariff for carriage on a domestic sector which is sold as an adjunct to international carriage, which is not available for purely domestic travel and which is not made available on equal terms to all international carriers and users of their services.

Article 2

Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature

at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes, insofar as these provisions are applicable to international air services.

Article 3

Grant of Traffic Rights

(1) Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party for the purpose of operating international air services by designated airlines the right:

(a) to fly across its area without landing;

(b) to land in its area for non-traffic purposes; and

(c) to land in its area at the points named on the routes specified in accordance with paragraph 2 below in order to take on or discharge passengers, baggage, cargo and mail on a commercial basis.

(2) The routes over which the designated airlines of the Contracting Parties will be authorized to operate international air services shall be approved by the aeronautical authorities concerned and be specified in a Route Schedule by an exchange of letters.

(3) Nothing in paragraph 1 above shall be deemed to confer on any designated airline of either Contracting Party the right to take on in the area of the other Contracting Party passengers, baggage, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point within the area of that other Contracting Party (cabotage).

Article 4

Designation and Operating Authorization

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

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 below, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorizations.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil

the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph 2 above or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3 (2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that airline is incorporated and has its principal place of business in the other Contracting Party's area.

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

Article 5

Revocation, Suspension or Limitation of Operating Authorization

Either Contracting Party may revoke, suspend, or limit by the imposition of conditions, the authorization granted in accordance with Article 4 (2) of this Agreement in the event of failure by a designated airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting the rights or to comply with the provisions of this Agreement or to fulfil the obligations arising therefrom. Such revocation, suspension or limitation shall be preceded by consultations as provided for in Article 16 of this Agreement, unless an immediate suspension of operations or imposition of conditions is necessary to avoid further infringements of laws or regulations.

Article 6

Non-discrimination in respect of Charges

The charges levied in the area of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities by the aircraft of any designated airline of the other Contracting Party shall not be higher than those levied on aircraft of its own airlines engaged in similar international air services.

Article 7

Exemption from Customs Duties and other Charges

(1) Aircraft operated by any designated airline of either Contracting Party and entering, departing again from, or flying across the area of the other Contracting Party, as well as fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board such aircraft, shall be exempt from customs duties and other charges

levied on the occasion of importation, exportation or transit of goods. This shall also apply to goods on board the aircraft consumed during the flight across the area of the latter Contracting Party.

(2) Fuel, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores temporarily imported into the area of either Contracting Party, there to be immediately or after storage installed in or otherwise taken on board the aircraft of a designated airline of the other Contracting Party, or to be otherwise exported again from the area of the former Contracting Party, shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above. Advertising materials and transport documents of any designated airline of one Contracting Party shall, on the occasion of importation into the area of the other Contracting Party, likewise be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above.

(3) Fuel and lubricants taken on board the aircraft of any designated airline of either Contracting Party in the area of the other Contracting Party and used in international air services shall be exempt from the customs duties and other charges mentioned in paragraph 1 above, as well as from any other special consumption charges.

(4) Either Contracting Party may keep the goods mentioned in paragraphs 1 to 3 above under customs supervision.

(5) Where no customs duties or other charges are levied on goods mentioned in paragraphs 1 to 3 above, such goods shall not be subject to any economic prohibitions or restrictions on importation, exportation or transit that may otherwise be applicable.

(6) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant relief from turnover tax or similar indirect taxes on goods and services supplied to any airline designated by the other Contracting Party and used for the purposes of its business. The tax relief may take the form of an exemption or a refund.

Article 8

Transfer of Earnings

Each Contracting Party shall grant to any airline designated by the other Contracting Party the right to remit to its head office at any time, in any way, freely and without restrictions, in any freely convertible currency and at the official rate of exchange, the revenue realized through the sale of air transport services.

Article 9

Principles Governing the Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for any designated airline of each Contracting Party to operate air services on the routes specified in accordance with Article 3 (2) of this Agreement.

(2) In the operation of international air services on the routes specified in accordance with Article 3 (2) of this Agreement, any designated airline of either Contracting Party shall take account of the interests of any designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the air services which the latter airline operates over the same routes or parts thereof.

(3) The international air services on the routes specified in accordance with Article 3 (2) of this Agreement shall have as their primary objective the provision of capacity commensurate with the foreseeable traffic demand to and from the area of the Contracting Party designating the airlines. The right of such airlines to carry traffic between points of a route specified in accordance with Article 3 (2) of this Agreement which are located in the area of the other Contracting Party and points in the territory of third parties (countries or territories) shall be exercised, in the interests of an orderly development of international air transport, in such a way that capacity is related to:

(a) the traffic demand to and from the area of the Contracting Party designating the airlines;

(b) the traffic demand existing in the geographical areas through which the air services pass, taking account of local and regional air services;

(c) the requirements of an economical operation of through traffic routes.

(4) To ensure fair and equal treatment of any designated airline, the frequency of services, the types of aircraft to be used with regard to capacity, as well as the flight schedules shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(5) The aeronautical authorities of the Contracting Parties should, if necessary, endeavour to reach a satisfactory arrangement regarding transport capacity and frequencies.

Article 10

Communication of Operating Information and Statistics

(1) Each designated airline shall communicate to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least one month prior to the initiation of air services on the routes specified in accordance with Article 3 (2) of this Agreement and before the start of each following flight plan period the type of service, the types of aircraft to be used and the flight schedules. Short-term changes are to be notified immediately.

(2) The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic

or other statistical data of the designated airlines as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by any designated airline of the first Contracting Party on the routes specified in accordance with Article 3 (2) of this Agreement. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried and the origins and destinations of such traffic.

Article 11

Tariffs

(1) The tariffs to be charged by a designated airline for one-way or round-trip passenger carriage which commences in the area of either Contracting Party, on the routes between their areas specified in accordance with Article 3 (2) of this Agreement shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Party in whose area the point of departure of the carriage (according to the information in the transport documents) is situated.

(2) In their tariffs, the designated airlines shall take into account the cost of operation, a reasonable profit, the prevailing conditions of competition and of the market as well as the interests of transport users. The competent aeronautical authorities may refuse to approve a tariff only, if it does not comply with these criteria.

(3) The tariffs shall be submitted by the designated airlines to the aeronautical authorities for approval at least one month prior to the envisaged date of their introduction.

(4) If the aeronautical authorities of either Contracting Party do not consent to a tariff submitted for their approval, they shall inform the airline concerned within twenty-one days after the date of submission of the tariff. In such case, this tariff shall not be applied. The tariff applied up to that time which was to be replaced by the new tariff shall continue to be applied.

Article 12

Commercial Activities

(1) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to maintain in its area such offices and administrative, commercial and technical personnel as are needed by the designated airline.

(2) The establishment of the offices and the employment of the personnel referred to in paragraph 1 above shall be subject to the laws and regulations of the Contracting Party concerned, such as the laws and regulations relating to the admission of foreigners and their stay in the area of the Contracting Party concerned. Upon request the personnel employed in the offices referred to in paragraph 1 above shall

be granted a work permit irrespective of the situation and the development in the labour market.

(3) Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, grant to any designated airline of the other Contracting Party the right of self-handling passengers, baggage, cargo and mail for the designated airlines of the other Contracting Party. This right does not include air-side ground handling services (aircraft ground handling), which remain the prerogative of the airport operators. The right of handling passengers, baggage, cargo and mail for other airlines of the other Contracting Party shall be granted on the basis of most- favoured third-party treatment.

(4) Each Contracting Party shall grant to any designated airline of the other Contracting Party the right to sell its transport services on its own transport documents directly in its own sales offices and through its agents in the area of the other Contracting Party to any customer in any currency.

Article 13

Aviation Security

(1) The Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

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

(3) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other acts of unlawful interference against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall, in mutual consultations, assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate as rapidly as commensurate with minimum risk to life such incident or threat thereof.

(4) Each Contracting Party shall take measures, as it may find practicable, to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its area is detained on the ground unless its

departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its crew and passengers. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

(5) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their area and the operators of airports in their area act in conformity with such aviation security provisions.

(6) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 5 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to screen passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall look favourably on any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(7) Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the former Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one month of the date of such request shall constitute grounds for withholding, revoking, limiting or imposing conditions on the operating authorization of an airline or airlines of the former Contracting Party. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of the month.

Article 14

Immigration and Control of Travel Documents

(1) The Contracting Parties shall permit the airlines which exercise air traffic rights in the areas of both Parties to take measures to ensure that only passengers with the travel documents required for entry into or transit through the area of the Party concerned are carried.

(2) Either Contracting Party shall accept for examination a person being returned from his point of disembarkation after having been found inadmissible if this person previously stayed in its area before embarkation, other than in direct transit. A

Contracting Party shall not return such a person to the country where he was earlier found to be inadmissible.

(3) This provision is not intended to prevent public authorities from further examining a returned inadmissible person to determine his eventual acceptability in the area of the Contracting Party or make arrangements for his transfer, removal or deportation to the territory of a third party (country or territory) of which he is a national or citizen or resident or where he is otherwise acceptable. Where a person who has been found to be inadmissible has lost or destroyed his travel documents, a Contracting Party shall accept instead a document attesting to the circumstances of embarkation and arrival issued by the public authorities of the Contracting Party where the person was found to be inadmissible.

Article 15

Exchange of Views

Exchanges of views shall take place as needed between the aeronautical authorities of the Contracting Parties in order to achieve close cooperation and agreement in all matters pertaining to the application of this Agreement.

Article 16

Consultations

Consultations may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing amendments to this Agreement or to the Route Schedule or questions relating to interpretation. The same applies to discussions concerning the application of this Agreement if either Contracting Party considers that an exchange of views within the meaning of Article 15 of this Agreement has not produced any satisfactory results. Such consultations shall begin within two months of the date of receipt by the other Contracting Party of any such request.

Article 17

Settlement of Disputes

(1) Where any disagreement concerning the interpretation or application of this Agreement cannot be settled in accordance with Article 16 of this Agreement, it shall be submitted to an arbitral tribunal at the request of either Contracting Party.

(2) Such arbitral tribunal shall be constituted ad hoc as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon a national of a third party (country or territory) as their chairman to be appointed by the Governments of the Contracting Parties. Such members shall be appointed within two months, and such chairman within three months, of the date on which

either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the disagreement to an arbitral tribunal.

(3) If the periods specified in paragraph 2 above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointments. If the President is a resident of Macau or a national of the Federal Republic of Germany or of the People's Republic of China or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.

(4) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects, the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 18
Registration with the
International Civil Aviation Organization

This Agreement, any amendment to it and any exchange of letters under Article 3 (2) of this Agreement shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 19
Entry into Force, Duration

(1) This Agreement shall enter into force one month from the date on which the Contracting Parties have given notice in writing to each other that any procedures necessary for the entry into force of this Agreement have been completed.

(2) This Agreement shall be concluded for an unlimited period.

Article 20
Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by

agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Done at Bonn on 5 September 1996 in duplicate in the Portuguese, Chinese, German and English languages, all four texts being authentic. In case of divergent interpretations of the Portuguese, Chinese and German texts, the English text shall prevail.

For the Government of Macau

For the Government of the Federal Republic of Germany

GOVERNO DE MACAU

Portaria n.º 244/96/M

de 7 de Outubro

Tendo sido submetido à aprovação do Governador, nos termos dos artigos 17.º e 18.º do Decreto-Lei n.º 53/93/M, de 27 de Setembro, o 1.º orçamento suplementar do Fundo de Cultura para o ano económico de 1996;

Ouvido o Conselho Consultivo;

Usando da faculdade conferida pelas alíneas *b*) e *e*) do n.º 1 do artigo 16.º do Estatuto Orgânico de Macau, o Governador manda:

Artigo único. É aprovado o 1.º orçamento suplementar do Fundo de Cultura, relativo ao ano económico de 1996, no montante de 3 486 671,30 patacas (três milhões, quatrocentas e oitenta e seis mil, seiscentas e setenta e uma patacas e trinta avos), que faz parte integrante da presente portaria e baixa assinado pelo respectivo Conselho Administrativo.

Governo de Macau, aos 3 de Outubro de 1996.

Publique-se.

O Governador, *Vasco Rocha Vieira.*

澳門政府

訓令 第244/96/M號

十月七日

鑑於文化基金一九九六經濟年度第一追加預算，已根據九月二十七日第53/93/M號法令第十七條及第十八條之規定呈交總督核准；

經聽取諮詢會意見後；

總督行使《澳門組織章程》第十六條第一款b項及e項所賦予之權能，下令：

獨一條 核准由文化基金行政管理委員會簽署之文化基金一九九六經濟年度第一追加預算，金額爲澳門幣3,486,671.30（三百四十八萬六千六百七十一元三角），該預算成爲本訓令之組成部分。

一九九六年十月三日於澳門政府。

命令公佈。

總督 韋奇立