

第18/2001號行政長官公告

Aviso do Chefe do Executivo n.º 18/2001

中華人民共和國澳門特別行政區政府和
巴基斯坦伊斯蘭共和國政府
航班協定

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

行政長官根據澳門特別行政區第3/1999號法律第三條（六）
項和第六條第一款的規定，命令公佈《中華人民共和國澳門特別
行政區政府和巴基斯坦伊斯蘭共和國政府航班協定》。

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

二零零一年二月八日發佈。

Promulgado em 8 de Fevereiro de 2001.

行政長官 何厚鐸

O Chefe do Executivo, *Ho Hau Wah*.

**AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT
OF MACAU SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION OF THE
PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA AND THE GOVERNMENT
OF THE ISLAMIC REPUBLIC OF PAKISTAN**

The Government of Macau Special Administrative Region of the People's Republic of China having been duly authorized to conclude this Agreement by the Central People's Government of the People's Republic of China and the Government of the Islamic Republic of Pakistan and,

hereinafter referred to as the Contracting Parties,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between and beyond the Macau Special Administrative Region and the Islamic Republic of Pakistan,

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

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

(a) "area" in relation to the Macau Special Administrative Region includes the Macau Peninsula and the Taipa and Coloane Islands and in relation to the Islamic Republic of Pakistan has the meaning assigned to "territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature on the seventh day of December, 1944 (hereinafter referred to as "the Convention");

(b) "aeronautical authorities" means, in the case of the Macau Special Administrative Region, the Civil Aviation Authority or any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Authority and in the case of Pakistan, Director General of Civil Aviation and/or any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Director General;

(c) "Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto;

(d) "agreed services" means the air services established under this Agreement;

(e) "airline" means any air transport enterprise offering or operating an air service and reference to the word in the singular shall be construed to include the plural and reference to the plural shall be construed to include the singular as the context requires;

(f) "air services" means scheduled air services performed by aircraft for the public transport of passengers, cargo or mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

(g) "designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

(h) "operating permission" means the authorization given by the aeronautical authorities of a Contracting Party to a designated airline of the other Contracting Party in accordance with Article 4 of this Agreement;

(i) "specified routes" means the routes specified in the Schedules under the Annex of this Agreement;

(j) "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail;

(k) "tariff" means the price to be charged for the public transport of passengers, baggage and cargo on scheduled air services including the conditions governing the availability or applicability of such price and the charges and conditions for services ancillary to such transport;

(l) The term "capacity" in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or section of a route;

(m) The term "capacity" in relation to "agreed service" means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section of a route.

Article 2

Provisions of the Convention

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention including the Annexes, and any amendments to the Convention or to the Annexes, insofar as these provisions are applicable to both Contracting Parties.

Article 3

Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in the conduct of air services by its airlines:

- (a) the right to fly across its area without landing; and
- (b) the right to make stops in its area for non-traffic purposes.

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purposes of operating scheduled air services on the specified routes and to make stops at the points specified for that route in the appropriate schedule of the Annex of this Agreement for the purposes of taking on board and discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. The airlines of each Contracting Party, in addition to the one designated under Article 4 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph (1) (a) and (b) of this Article.

4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the designated airline of Pakistan the right to provide air transportation between the Macau Special Administrative Region and Hongkong, points in Taiwan and the mainland of China.

Article 4

Designation and Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. This designation shall be notified in writing by one Contracting Party to the other Contracting Party.

2. On receipt of the notification, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, grant to the airline designated the appropriate operating authorization.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed by or 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 accept the designation of an airline or to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that:

(a) in the case of the Macau Special Administrative Region, that airline is incorporated and has its principal place of business in the Macau Special Administrative Region;

(b) in the case of Pakistan, substantial ownership and effective control of that airline are vested in Pakistan, or in its nationals or both.

5. When an airline has been so designated and authorized under paragraph 2 of this Article, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the capacity is regulated under Article 12 and that a tariff established in accordance with the provisions of Article 13 of this Agreement is in force in respect of that service.

Article 5**Revocation or Suspension of Operating Permission**

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke, suspend, limit or impose conditions on the operating permission of an airline designated by the other Contracting Party where:

- (a) such airline fails to comply with the laws and regulations referred to in Article 8; or
- (b) in the case of the Macau Special Administrative Region, that airline is not incorporated and has not its principal place of business in the Macau Special Administrative Region;
- (c) in the case of Pakistan, substantial ownership and effective control of that airline are not vested in Pakistan, or in its nationals or both;
- (d) the other Contracting Party is not maintaining and administering safety standards as set forth in Article 9.

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to in Article 8 the right to revoke an operating permission shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 6**Customs and Other Duties**

1. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) introduced into the area of one Contracting Party or taken on board on aircraft in that area, by or on behalf of, the other Contracting Party or its designated airline and intended solely for use by or in the aircraft of that airline shall be accorded by the first Contracting Party in respect of customs duties, inspection fees and other similar duties and charges, treatment not less favorable than that granted to its own airline engaged in the operation of international air services.

2. Supplies of fuel, lubrication oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) retained on board an aircraft of the designated airline of one Contracting Party shall be exempted in the area of the other Contracting Party from customs duties, inspection fees or similar duties or charges, even though such supplies be used by such aircraft on flights in that area. Goods so exempted may only be unloaded with the approval of the customs authorities of the other Contracting Party. These goods, which are to be re-exported, shall be kept in bond until re-exportation under customs supervision.

3. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1), provided that such other airline similarly enjoys such exemption from the other Contracting Party.

Article 7**Direct and Transit Traffic**

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the area of one Contracting Party and not leaving the zone of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempted from customs duties and other similar taxes.

Article 8**Application of Laws**

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its area of aircraft engaged in air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its area, shall be applied to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entry into or departure from and while within the area of the first Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its area of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities pertaining to entry, exit, emigration and immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo or mail carried by the designated airline of the other Contracting Party upon entry into or departure from and while within the area of the first Contracting Party.

3. Each Contracting Party undertakes not to grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for by this Article.

Article 9

Airworthiness

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, shall, during the period of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the air services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own area, certificates of competency and licenses granted to its own residents in the case of the Macau Special Administrative Region by the other Contracting Party, and to its own nationals in the case of the Islamic Republic of Pakistan by the other Contracting Party.

2. The aeronautical authorities of each Contracting Party may request consultations concerning the safety and security standards and requirements relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and the operation of the designated airlines which are maintained and administered by the other Contracting Party. If, following such consultations, the aeronautical authorities of either Contracting Party find that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety and security standards and requirements in those areas that are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, they will notify the other Contracting Party of such findings and the steps considered necessary to bring the safety and security standards and requirements of the other Contracting Party to standards at least equal to the minimum standards which may be established pursuant to the Convention, and the other Contracting Party shall take appropriate steps to remedy the same.

3. Each Contracting Party reserves the right pursuant to Article 5 to withhold, limit, suspend, revoke or to impose conditions on the operating authorization with respect to any designated airline by the other Contracting Party, in the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time.

Article 10

Security

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. 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 practicable aid to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The 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 Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the 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.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

6. Should one 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 that Contracting Party. These consultations will be aimed to reach an agreement upon the measures suitable to eliminate the more immediate reasons of worry and to adopt in the framework of the ICAO security standards, the actions necessary to establish the appropriate condition of security.

Article 11**Timetables, Information and Statistics**

1. The designated airline of either Contracting Party shall, not later than 30 days prior to the date of operation of any agreed service (being a scheduled air service) submit its proposed timetables to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for their approval. Such timetables shall include all relevant information, including the type of aircraft to be used, the frequency of service and the flight schedules.

2. The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of record keeping. Such statements shall provide information on the amount of traffic carried by the designated airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 12**Capacity Provisions**

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

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

3. On any specified route the capacity provided by the designated airline of one Contracting Party together with the capacity provided by the designated airline of the other Contracting Party shall be maintained in reasonable relationship to the requirements of the public for air transport on that route.

4. In application of the principles stated in the preceding paragraphs of this Article:

(a) The agreed services provided by each designated airline shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of traffic originating in the area of either Contracting Party and destined for the area of the other Contracting Party;

(b) The rights of the designated airline of either Contracting Party to embark and to disembark at points in the areas of the other Contracting Party international traffic destined for or coming from a non-Contracting Party shall be in accordance with the principle that such traffic will be of a supplementary character and capacity shall be related to:

a. The air transport needs between the point of origin and the points of destination and the air transport needs of the area through which the designated airline passes, after taking account of local and regional air services; and

b. The economics of through airline operations.

Article 13**Tariffs**

1. For the purpose of the following paragraphs, the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

2. The tariff to be charged by the airline of one Contracting Party for carriage to or from the area of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and the tariff of other airlines.

3. The tariff referred to in paragraph 2 of this Article shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariff.

4. The tariff so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least ninety (90) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

5. This approval may be given expressly; if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, in accordance with paragraph 4 of this Article, these tariff shall be considered as approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 4, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

6. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 3 of this Article or if, during the period applicable in accordance with paragraph 5 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 3 of this Article, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall after consultation with the aeronautical authorities of any other non-Contracting Parties whose advice they consider useful, endeavor to determine the tariff by mutual agreement.

7. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 4 of this Article, or on the determination of any tariff under paragraph 6 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provision of Article 16 of this Agreement.

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

Article 14

Commercial Operations

1. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air service in its area directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such services, and any person shall be free to purchase such services, in the currency of that area or in freely convertible currencies.

2. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the right to transfer of excess of receipts over expenditure earned by the airline in the area of the first Contracting party in connection with the carriage of passengers, mail and cargo, in any freely convertible currencies as permitted by the Foreign Exchange Regulations in force.

Article 15

Facilities and Airport Charges

Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of public airports and other facilities under its control, provided that such charges shall not be higher than the charges imposed for such use by its own airlines engaged in similar international services.

Article 16

Settlement of Disputes

1. Any dispute with respect to matters covered by this Agreement not satisfactorily resolved through consultation shall, upon request by either Contracting Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth herein.

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

(a) one arbitrator shall be named by each Contracting Party within 60 days from the date of request by either Contracting Party to the other for arbitration. Within 30 days after such period of 60 days, the two arbitrators so designated shall by agreement designate a third arbitrator, who shall not be a resident of the Macau Special Administrative Region or a national of the Islamic Republic of Pakistan and who shall act as President of the arbitral tribunal;

(b) if either Contracting Party fails to name an arbitrator, or if a third arbitrator is not agreed upon in accordance with paragraph (2)(a), either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to designate the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

3. Except as otherwise agreed by the Contracting Parties, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement, and shall establish its own procedure. At the direction of the tribunal or at the request of either of

the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held no later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

4. Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, 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, whichever is sooner. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.

6. The Contracting 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 Contracting Party shall give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

8. If and so long as either Contracting Party or the designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (5) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

9. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties.

Article 17

Consultation

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

2. Either Contracting Party may, at any time, request consultation with the other Contracting Party in writing. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

3. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement including the annexed Route Schedule, such modification, if agreed between the Contracting Parties and if necessary after consultation in accordance with this Article, shall come into effect when confirmed by an exchange of letters. However, if the amendment relates only to the Route Schedule, consultation shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on any amendments, the agreed amendments shall come into force after confirmation through exchange of letters.

Article 18

Registration and Amendments

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

Article 19

Termination

Either Contracting Party may at any time notify the other Contracting Party in writing of its intention to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate one year after the date on which notice of termination is received by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn before the end of this period by agreement between the Contracting Parties. 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.

Article 20

Titles

Titles to the Articles in this Agreement are for convenience of reference only and shall not in any way affect the interpretation of the Articles.

Article 21**Entry into Force**

The Agreement including the annexed Route Schedule which shall be deemed to be part of the Agreement shall be approved according to the legal procedural requirements of each Contracting Party and shall come into force on the day of an exchange of letter confirming that these requirements have been fulfilled.

In Witness whereof the undersigned plenipotentiaries being duly authorized there to by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done on this 15th day of November 2000 in duplicate at the Macau Special Administrative Region in the English language.

For the Government of
Macau Special Administrative Region
of the People's Republic of China

For the Government of
the Islamic Republic of Pakistan

Ao Man Long

Riaz H. Khokhar

Secretary for Transports and
Public Works

Ambassador to the
People's Republic of China

ANNEX**ROUTE SCHEDULE**

1. Routes to be operated by the designated airline of the Macau Special Administrative Region:

From the Macau Special Administrative Region via two intermediate points to Karachi and two points beyond, except points in the Gulf (United Arab Emirates, Oman, Qatar and Bahrain).

2. Routes to be operated by the designated airline of the Islamic Republic of Pakistan:

From the Islamic Republic of Pakistan via two intermediate points to the Macau Special Administrative Region and two points beyond, except points in Malaysia and points other than Tokyo in Japan; Seoul in Korea is available subject to commercial arrangement between the designated airlines of the Contracting Parties.

3. Fifth freedom traffic rights would be available to the designated airlines of the Contracting Parties on the above routes.

4. Any of the points on the specified routes in this Annex may at the option of the designated airline of either Contracting Party be omitted on any or all flights, provided that these flights originate or terminate in the area of the Contracting Party designating the airline.

中華人民共和國澳門特別行政區政府

和巴基斯坦伊斯蘭共和國政府

航班協定

經中華人民共和國中央人民政府授權簽訂本協定的澳門特別行政區政府，和巴基斯坦伊斯蘭共和國政府，

以下稱為“締約雙方”，

希望為澳門特別行政區和巴基斯坦伊斯蘭共和國之間以及以遠的航班確定框架而締結一項協定，

達成協議如下：

第一條

定義

除非文中另有要求，本協定中：

- (a) “地區”在澳門特別行政區方面，包括澳門半島，氹仔島和路環島；在巴基斯坦伊斯蘭共和國方面，採納一九四四年十二月七日開放簽字的國際民航公約（以下稱之為“公約”）第二條中“領土”的含意；
- (b) “航空當局”在澳門特別行政區方面指民航局或受權執行上述當局目前行使職能的任何個人或機構；在巴基斯坦伊斯蘭共和國方面指民航局長和/或受權行使上述局長目前行使職能的任何個人或機構；
- (c) “本協定”指本協定，其附件和對此任何的修改；
- (d) “協議航班”指根據本協定建立的航班；
- (e) “空運企業”指提供或經營航班的航空運輸企業。視文中需要，對於該詞單數的引述應被視為包括複數以及對該詞複數的引述應被視為包括單數；
- (f) “航班”指為了取酬或出租目的，用航空器以分開或混合方式從事旅客、貨物或郵件公共運輸的定期航班；
- (g) “指定空運企業”一詞指根據本協定第四條獲得指定和授權的一家空運企業；
- (h) “經營許可”指締約一方航空當局根據本協定第四條給予締約另一方指定空運企業的權利；
- (i) “規定航線”指根據本協定附件在航線表中規定的航線；
- (j) “非運輸業務性經停”指目的不在上下旅客、貨物或郵件的降落；
- (k) “運價”指在定期航班上從事旅客、行李和貨物公共運輸收取的價格，包括此種價格的適用性和使用性以及此種運輸附屬服務的費用和條件；
- (l) “運力”一詞就航空器而言，指該航空器在一航線或者一航線航段上可提供的商務載量；
- (m) “運力”一詞就航班而言，指該航班的航空器的運力乘以該航空器在一定時期內在一航線或者一航線航段上飛行的班次。

第二條

公約的規定

締約雙方在執行本協定時，其做法應符合公約的規定，包括附件和對公約或對附件的任何修改，只要這些規定適用於締約雙方。

第三條

權利的授予

一、締約一方給予締約另一方在其空運企業經營航班方面下列權利：

- (a) 飛越其地區而不降落的權利；
- (b) 在其地區作非運輸業務性經停的權利。

二、締約一方給予締約另一方在本協定中規定的權利，以便在規定航線上經營定期航班和在本協定附件有關航線表中該航線規定的地點經停，以分開或混合方式，上下國際旅客、貨物和郵件業務。

三、除根据本協定第四條指定的空運企業之外，締約一方空運企業同樣享有本條第一款（a）和（b）項中規定的權利。

四、本條不應被視為授予巴基斯坦伊斯蘭共和國指定空運企業在澳門特別行政區和香港、台灣和中國大陸的地點之間提供航空運輸的權利。

第四條 指定和授權

一、締約一方有權指定一家空運企業在規定航線上經營協議航班。這一指定應由締約一方書面通知締約另一方。

二、收到此種指定后，在不違反本條第三款和第四款規定的情況下，締約另一方應授予指定的空運企業以適當的經營許可。

三、締約一方航空當局可以要求締約另一方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据在經營國際商業航班方面通常和合理採用的法律和規定所制定的條件。

四、締約一方有權拒絕接受對一家空運企業的指定和拒絕授予本條第二款中所述的經營許可，或對該空運企業行使本協定第三條規定的權利規定其認為必要的條件，如該締約方其對下列任一情況不滿意：

（a）在澳門特別行政區方面，該空運企業不在澳門特別行政區註冊和以澳門特別行政區為主要經營地；

（b）在巴基斯坦伊斯蘭共和國方面，該空運企業的主要所有權和有效控制權不屬於巴基斯坦伊斯蘭共和國或其國民。

五、空運企業根据本條第二款獲得指定和授權后，可以隨時開始經營協議航班，條件是按照本協定第十二條規定的運力和根据本協定第十三條規定確定了該航班的運價。

第五條 撤銷和暫停經營許可

一、締約一方有權撤銷、暫停、限制或對締約另一方指定的一家空運企業的經營許可規定條件，如果：

（a）該空運企業不遵守第八條所述的法律或規定；

（b）在澳門特別行政區方面，該空運企業不在澳門特別行政區註冊和以澳門特別行政區為主要經營地；

（c）在巴基斯坦伊斯蘭共和國方面，該空運企業的主要所有權和有效控制權不屬於巴基斯坦伊斯蘭共和國或其國民或該兩者；或

（d）締約另一方不保持和實施第九條中陳述的安全標準。

二、除非為防止進一步違反法律和規定，必須立即採取行動，撤銷經營許可的權利應在與締約另一方協商之後方可行使。

第六條 海關和其它稅收

一、締約一方或其指定空運企業運進或為其運進締約另一方地區純供其該空運企業使用的燃油、潤滑油、零備件、正常機上設備和機上供應品（包括食品、飲料和煙草），締約另一方應在海關關稅、檢驗費和其它類似稅捐和收費方面，給予不次於其從事國際航班經營的自己的空運企業的待遇。

二、留置在締約一方指定空運企業飛機上的燃油、潤滑油、零備件、正常機上設備和機上供應品（包括食品、飲料和煙草），在締約另一方地區內應免除海關關稅、檢驗費和其它類似稅捐和收費，即使這些供應品是在該地區內航班上的飛機上使用。因此而免稅的物品經締約另一方海關當局批准方可卸下。這些重新出口的物品應在海關監管之下存放在監管倉庫直至重新出口。

三、在締約一方指定空運企業已與另一家空運企業就在締約另一方地區內租用或移交本條第一款規定的物品訂有協議的情況下，本條規定的免除亦同樣適用，條件是該其它空運企業同樣從締約另一方獲得此項免除。

第七條

直接過境業務

對直接過境締約一方地區和不離開為此目的地而設的機場區域的旅客、行李和貨物，只採取簡化的控制措施。直接過境的行李和貨物應獲豁免海關關稅和其它類似稅捐。

第八條

法律的適用

一、締約一方關於從事航班的飛機進出其地區，或此種飛機在其地區內的運營和航行的法律和規定，應適用於締約另一方指定空運企業的飛機並應由此種飛機在進入、離開和在上述地區之內時予以履行。

二、締約一方關於旅客、機組、貨物或郵件入境、停留和出境其地區的法律和規定，諸如關於入境、出境、移居和移民、護照、海關和檢疫的手續，締約另一方指定的空運企業載運的此種旅客、機組、貨物或郵件，在進入或離開和在上述締約一方地區內時均須履行或為其履行。

三、締約一方承允，在締約另一方指定空運企業適用本條規定的法律和規定方面，不給予其自己的空運企業以任何優先權。

第九條

適航性

一、為了經營本協定規定的航班，締約一方頒發或核准有效的適航證、資格證和執照，締約另一方應在其有效期內承認其有效，條件是頒發或核准此種證件或執照的要求相等或高於根據公約可能確定的最低標準。但是，締約一方對為在其地區上空飛行，由締約另一方發給對澳門特別行政區而言其自己居民和由締約另一方發給對巴基斯坦伊斯蘭共和國而言其自己國民的資格證和執照，保留拒絕承認的權利。

二、締約一方航空當局可以就關於締約另一方在航空設施、空勤機組、飛機和指定空運企業經營方面保持和實施的安全和保安標準和要求提出協商。如果，此種協商之後，締約一方航空當局發現締約另一方在這些方面未能有效地保持和實施至少相等或高於根據公約可能確定的最低標準的安全和保安標準和要求，它們將通知締約另一方此種結果以及為使安全和保安標準和要求達到至少相等於根據公約可能制定的最低標準而認為必要的步驟，締約另一方應採取適當的步驟按此糾正。

三、在締約另一方未在合理時間內採取此種適當行動的情況下，締約一方根據第四條，保留拒發、限制、中止、撤銷或對締約另一方指定空運企業的經營許可規定條件的權利。

第十條

航空保安

一、締約雙方重申保障民航安全不受非法行為干擾為其相互的義務構成本協定的一個組成部分。締約雙方應特別遵守一九六三年九月十四日在東京簽訂的關於在航空器內犯罪和犯有某些其他行為的公約、一九七零年十二月十六日在海牙簽訂的關於制止非法劫持航空器的公約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。

二、締約雙方應根據請求相互提供一切實際可行的協助，以防止非法劫持民用飛機和其它危及該等飛機、及其旅客和機組、機場和導航設施安全的非法行為，以及危及民航安全的任何其它威脅。

三、締約雙方在相互的關係中，應遵守國際民航組織制定的航空安全規定和指定為國際民航的公約的附件，只要這些安全規定適用於雙方。締約雙方須要求，締約各方註冊的飛機經營機構或以其地區為主要經營地或永久駐地的飛機經營機構以及其地區的機場經營機構的運作符合該等航空安全規定。

四、締約雙方同意，可以要求該等飛機經營機構在進出或留在締約另一方的地區時遵守締約另一方要求的上述第三款所述的航空保安規定。締約雙方須確保在其地區內有效地實施足夠的措施，以保護飛機和在登機或裝載貨物之前及登機裝貨時檢查旅客、機組、手提行李、貨物和機上供應品。締約一方對締約另一方為對付某項特定的威脅而要求採取合理的特別安全措施，應給予同情的考慮。

五、倘若發生非法劫持民用飛機的事件或威脅或其它針對民用飛機、飛機旅客、及機組、機場及飛機導航設施安全的非法行為，締約雙方須互相協助，以便在當時情況實際可行的程度下，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。

六、如果締約一方偏離本條航空保安規定，締約另一方航空當局可以立即要求與該締約一方航空當局協商。這種協商旨在達成一項協議，確定適當的措施消除令人擔心的直接原因以及在國際民航組織安全標準框架內採納健全適當安全條件所必需的行動。

第十一條

班期時刻、情報和統計

一、締約一方指定空運企業應在經營協議航班(定期航班)之前不少於三十天向締約另一方航空當局上報其建議的班期時刻供其批准。此種班期時刻應包括有關情報，包括使用的機型、航班班次和飛行時刻。

二、締約一方航空當局應按要求向締約另一方航空當局提供為保存記錄合理所需的定期或其它統計說明。此種說明應包括指定空運企業在協議航班上運輸的業務量以及此種業務的起訖地點。

第十二條

運力規定

一、締約雙方指定空運企業在其各自地區之間和以遠規定航線上經營協議航班應享有公平和均等的機會。

二、在經營協議航班方面，締約一方指定空運企業應考慮到締約另一方指定空運企業的利益，以免不適當地影響后者在相同航線的全部或部分航段上提供航班的機會。

三、締約一方指定空運企業在規定航線上提供的運力和締約另一方指定空運企業提供的運力應對公眾對該條航線的運輸要求保持合理的關係。

四、在實施本條前款說明的原則方面：

(a) 每一指定空運企業提供的協議航班，應以合理的載運比率提供足夠的運力，以滿足當前和合理預計到的從締約任何一方地區始發前往締約另一方地區的業務運輸要求作為主要目的。

(b) 締約一方指定空運企業在締約另一方地區的地點上下前往和來自一非締約方國際業務的權利，應根據此種業務具有補充性質的原則並將運力與下列相聯繫：

a. 在考慮到當地和地區航班之后，始發地點和目的地點之間的運輸需要以及指定空運企業途經地區的運輸需要；

b. 聯程航班經營的經濟性。

第十三條

運價

一、在下列條款中，“運價”一詞指為運輸旅客和貨物而支付的價格以及使用這些價格的條件，包括代理和其它輔助服務的價格和條件，但不包括運輸郵件的報酬和條件。

二、締約一方空運企業為前往或來自締約另一方地區的運輸所收取的運價應在合理的水平上制定，適當考慮所有的有關因素，包括經營成本、合理利潤和其它空運企業的運價。

三、本條第二款所述的運價，如果可能應與在航線全部或部分航段上經營的其它空運企業協商之后，由締約雙方有關指定空運企業商定。任何此種運價應盡可能地通過使用國際航空運輸協會制定運價的程序。

四、按此協議的運價至少應在擬議實施之日九十天之前提交締約雙方航空當局批准。在特殊情況下，經上述當局同意，此期限可以縮短。

五、該項批准可以明確作出；如果在根據本條第四款提交之日的三十天內任何一方航空當局未表示不批准，這些運價應視為已經批准。在提交期限按第四款規定縮短的情況下，航空當局可以同意，在期限內必須通知的期限將少於三十天。

六、如果不能根據本條第三款就一項運價達成協議，或者在按照本條第五款適用的期限過程中，一方航空當局向另一方航空當局發出通知，不批准按照本條第三款協議的一項運價，締約雙方航空當局應在與它們認為其意見可取的任何其它非締約方協商之後，努力通過協商確定任何運價。

七、如果航空當局不能同意根據本條第四款提交給其的任何運價，或根據本條第六款確定運價，分歧應按本協定第十六條規定解決。

八、根據本條規定制定的運價應持續有效，直至制定一項新的運價。但是，一項運價不應由於本款而在其已經失效之日之後延長超過十二個月。

第十四條

商業運營

一、締約一方給予締約另一方指定空運企業在其地區內直接和按空運企業的選擇通過代理銷售航班的權利。每一指定空運企業有權銷售此種航班，任何個人應可以該地區的貨幣或可自由兌換的貨幣購買此種航班。

二、締約一方給予締約另一方指定空運企業將在締約一方地區內因運輸旅客、郵件和貨物所賺取的收支餘額，以有效的外匯管理規定所允許的任何自由兌換貨幣轉移的權利。

第十五條

設施和機場收費

締約一方可以就使用其控制之下的公共機場和其它設施徵收或被允許徵收公正和合理的費用，條件是此種費用不可高於向從事類似國際航班其自己的空運企業在這種使用時所徵收的費用。

第十六條

解決爭議

一、任何關於本協定包含的事務在通過協商未得到滿意的解決時應按締約任何一方的要求，根據以下規定的程序提交仲裁。

二、仲裁由按以下組成的三名仲裁員的仲裁庭作出：

(a) 自締約任何一方向締約另一方要求仲裁之日起在六十天的期限內，締約一方各委任一名仲裁員。按此指定的兩名仲裁員通過協議指定第三名仲裁員，他不應是澳門特別行政區的居民或巴基斯坦伊斯蘭共和國國民並將作為仲裁庭的主席。

(b) 如締約一方未能委任一名仲裁員，或未能根據第二款(a)項議定一名第三名仲裁員，締約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，沒有因該理由失去資格的最資深副主席將進行指定。

三、除非締約雙方另有協議，仲裁庭將根據本協定確定其管轄範圍，並制定其自己的程序。按仲裁庭的決定或締約任何一方的要求，應在仲裁庭完全成立之後不遲於十五天，舉行會議以確定仲裁的確切問題和遵循的具體程序。

四、除非締約雙方另有協議或仲裁庭另有規定，每一方應在仲裁庭完全成立之時四十五天之內提交一備忘錄。答復將在六十天後作出。仲裁庭應在締約任何一方要求之時或由其選擇在答復到期後十五天之內舉行聽證會。

五、仲裁庭應試圖在聽證會結束之後，或如果未舉行聽證會，兩份答復提交之後，三十天內作出決定，擇其先者。以仲裁庭多數決定為準。

六、締約雙方可以在作出決定之后十五天之內提出要求澄清決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、締約一方應給予仲裁庭的任何裁決或判決以充分效力。

八、如果和只要締約一方或締約任何一方指定空運企業未履行根據本條第五款作出的決定，締約另一方可以限制、暫停或撤銷其由於本協定授予違約締約方的任何權利或特權。

九、仲裁庭的開支，包括仲裁員的費用和開支應由締約雙方均攤。

第十七條

協商

一、締約雙方航空當局將以密切合作的精神隨時相互協商，以便確保執行和遵守本協定的規定和附后的航線表。

二、締約任何一方可隨時書面要求與締約另一方協商。此種協商應在收到要求之日六十天期限內開始。

三、如果締約一方認為需要修改本協定的任何規定，包括附后的航線表，此種修改，如果締約雙方之間商定和如果在根據本條協商之后認為必要，將在互換信函確認之后生效。但是，如果修改僅僅只涉及航線表，協商將只在締約雙方航空當局之間舉行。當該當局同意任何修改后，議定的修改將在互換信函確認之后生效。

第十八條

登記和修改

本協定和對其所作的任何修改應向國際民航組織登記。

第十九條

終止

締約一方可隨時書面通知締約另一方其終止本協定的意願。此項通知應同時發給國際民航組織。本協定自締約另一方收到終止通知之日一年后終止，除非締約雙方在本期限到期之前協議撤銷通知。在締約另一方未確認收到時，該通知應在國際民航組織收到該通知十四天之后被認為已經收到。

第二十條

標題

本協定每條的標題僅為查閱方便并不在任何方面影響對每條的解釋。

第二十一條

生效

本協定包括應被視為本協定一個部份的附后的航線表，應根據締約一方法律程序要求予以批准並將在相互交換信函確認這些要求已經完成之日起生效。

下列全權代表，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，於二零零零年十一月十五日在澳門特別行政區用英文簽訂。

中華人民共和國

巴基斯坦伊斯蘭共和國

澳門特別行政區政府代表

政府代表

運輸工務司司長 歐文龍

駐中華人民共和國大使 霍哈爾

h) «autorização de exploração» significa a autorização dada pelas autoridades aeronáuticas de uma Parte Contratante a uma empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante nos termos do Artigo 4.º do presente Acordo;

i) «rotas especificadas» significa as rotas especificadas nos Quadros de Rotas constantes do Anexo ao presente Acordo;

j) «paragem para fins não-comerciais» significa uma paragem com qualquer finalidade que não seja a de embarcar ou desembarcar passageiros, carga ou correio;

k) «tarifa» significa o preço a cobrar pelo transporte público de passageiros, bagagem e carga em serviços aéreos regulares, incluindo as condições reguladoras da existência ou aplicabilidade desses preços e os encargos e condições relativos aos serviços agregados a esses transportes;

l) o termo «capacidade», relativamente a uma aeronave significa a capacidade de carga útil da aeronave disponível numa rota ou num segmento de rota;

m) o termo «capacidade» relativamente a um «serviço acordado» significa a capacidade da aeronave utilizada nesse serviço multiplicada pela frequência explorada pela aeronave num determinado período e numa determinada rota ou segmento de rota.

Artigo 2.º

Disposições da Convenção

Ao aplicar o presente Acordo, as Partes Contratantes actuarão em conformidade com as disposições da Convenção incluindo os seus Anexos, e quaisquer modificações à Convenção ou aos Anexos, na medida em que essas disposições sejam aplicáveis a ambas as Partes Contratantes.

Artigo 3.º

Concessão de Direitos

1. Cada uma das Partes Contratantes concede à outra Parte Contratante os seguintes direitos na exploração de serviços aéreos pelas suas empresas de transporte aéreo:

a) sobrevoar, sem aterrar, a sua área; e

b) efectuar paragens para fins não-comerciais na sua área.

2. Cada uma das Partes Contratantes concede à outra Parte Contratante os direitos especificados no presente Acordo para fins de exploração dos serviços aéreos regulares nas rotas especificadas, bem como o direito de efectuar paragens em pontos especificados para aquela rota no respectivo horário constante do Anexo ao presente Acordo, com a finalidade de embarcar e desembarcar passageiros, bagagem, carga e correio em tráfego internacional, separada ou conjuntamente.

3. As empresas de transporte aéreo de cada uma das Partes Contratantes, além daquela designada nos termos do Artigo 4.º do presente Acordo, beneficiarão dos direitos especificados no número 1 a) e b) deste Artigo.

4. Nenhuma disposição deste Artigo será entendida como concedendo à empresa aérea designada do Paquistão o direito de fornecer transporte aéreo entre a Região Administrativa Especial de Macau e Hong Kong, pontos em Taiwan e no interior da China.

Artigo 4.º

Designação e Autorização

1. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de designar uma empresa de transporte aéreo com fins de exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas. Essa designação será comunicada, por escrito, por uma Parte Contratante à outra Parte Contratante.

2. Uma vez recebida a notificação, a outra Parte Contratante concederá sem demora à empresa de transporte aéreo designada a autorização de exploração apropriada, nos termos das disposições dos números 3 e 4 deste Artigo.

3. As autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes poderão exigir que a empresa de transporte aéreo designada pela outra Parte Contratante prove estar qualificada para preencher os requisitos previstos por ou de acordo com as leis e os regulamentos normal e razoavelmente aplicados à exploração de serviços aéreos internacionais pelas referidas autoridades.

4. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de recusar a designação de uma empresa de transporte aéreo ou de recusar a concessão da autorização de exploração referida no número 2 deste Artigo, ou de impor as condições que considere necessárias ao

exercício pela empresa designada dos direitos especificados no Artigo 3.º do presente Acordo, sempre que essa Parte Contratante não estiver convencida que:

a) No caso da Região Administrativa Especial de Macau, a empresa de transporte aéreo está registada e tem o seu principal local de negócios na Região Administrativa Especial de Macau;

b) No caso do Paquistão, que a propriedade substancial e o controlo efectivo da empresa pertencem ao Paquistão, aos seus nacionais ou a ambos.

5. Logo que a empresa de transporte aéreo estiver desta forma designada e autorizada nos termos do número 2 deste Artigo, poderá iniciar, a todo momento, a exploração dos serviços acordados, desde que a capacidade esteja determinada nos termos do Artigo 12.º e que uma tarifa, estabelecida para aquele serviço de acordo com as disposições do Artigo 13.º do presente Acordo, esteja em vigor.

Artigo 5.º

Revogação ou Suspensão da Autorização de Exploração

1. Cada uma das Partes Contratantes terá o direito de revogar, suspender, limitar ou impor condições à autorização de exploração de uma empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante, sempre que:

a) A empresa de transporte aéreo não cumpra as leis e os regulamentos referidos no Artigo 8.º; ou

b) No caso da Região Administrativa Especial de Macau, a empresa de transporte aéreo não esteja registada e não tenha o seu principal local de negócios na Região Administrativa Especial de Macau;

c) No caso do Paquistão, a propriedade substancial e o controlo efectivo da empresa não pertençam ao Paquistão, aos seus nacionais ou a ambos;

d) A outra Parte Contratante não mantenha e não aplique as normas de segurança previstas no Artigo 9.º

2. Salvo se uma intervenção imediata se revelar essencial para evitar novas violações das leis e dos regulamentos referidos no Artigo 8.º, o direito à revogação de uma autorização de exploração será exercido apenas após a realização de consultas com a outra Parte Contratante.

Artigo 6.º

Direitos Aduaneiros e Outros Encargos

1. A Parte Contratante em cuja área são introduzidos ou embarcados em aeronaves, por ou em nome da outra Parte Contratante ou das suas empresas de transporte aéreo designadas, combustíveis, lubrificantes, peças sobressalentes, equipamento normal de aeronaves e provisões de bordo (incluindo alimentos, bebidas e tabaco) destinados unicamente à utilização pelas ou nas aeronaves daquelas empresas, concederá a estes um tratamento não menos favorável do que aquele concedido à sua própria empresa de transporte aéreo na exploração de serviços aéreos internacionais, relativamente a direitos aduaneiros, taxas de inspecção e outros direitos e encargos similares.

2. Os abastecimentos de combustível, de lubrificantes, as peças sobressalentes, o equipamento normal de aeronaves e as provisões de bordo (incluindo alimentos, bebidas e tabaco) mantidos a bordo de aeronaves da empresa de transporte aéreo designada de uma Parte Contratante estarão isentos de direitos aduaneiros, taxas de inspecção e direitos e encargos similares, ainda que esses abastecimentos sejam utilizados por essas aeronaves em voos naquela aérea. Os produtos assim isentos só poderão ser descarregados com a aprovação das autoridades alfandegárias da outra Parte Contratante. Esses produtos, destinados à reexportação, serão mantidos sob controlo e supervisão alfandegária até ao momento da sua reexportação.

3. As isenções previstas neste Artigo aplicar-se-ão também quando a empresa de transporte aéreo designada de uma Parte Contratante tenha estabelecido com uma outra empresa de transporte aéreo arranjos para o empréstimo ou a transferência, na área da outra Parte Contratante, dos produtos especificados no número 1, desde que a outra empresa de transporte aéreo beneficie igualmente das mesmas isenções concedidas pela outra Parte Contratante.

Artigo 7.º

Tráfego em Trânsito Directo

Os passageiros, a bagagem e a carga em trânsito directo através da área de uma Parte Contratante, que não abandonem a zona do aeroporto reservada para estes fins, serão sujeitos apenas a um controlo muito simplificado. A bagagem e a carga em trânsito directo estarão isentas de direitos aduaneiros e outras taxas similares.

Artigo 8.º**Aplicação das Leis**

1. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante reguladores da entrada ou saída da sua área de aeronaves utilizadas na exploração de serviços aéreos internacionais, ou da utilização e navegação dessas aeronaves quando se encontrem na sua área, aplicar-se-ão à empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante e serão cumpridos por essas aeronaves à entrada, à saída e durante a permanência na área da primeira Parte Contratante.

2. As leis e os regulamentos de uma Parte Contratante, reguladores da entrada, permanência ou saída, da sua área, de passageiros, tripulações, carga ou correio, tais como as formalidades relativas à entrada, saída, emigração, imigração e passaportes, alfândega e medidas sanitárias, serão cumpridas por ou em nome dos passageiros, tripulações, carga ou correio transportados pelas aeronaves utilizadas pela empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante, à entrada, saída e durante a permanência na área da primeira Parte Contratante.

3. Cada uma das Partes Contratantes compromete-se a não privilegiar a sua própria empresa de transporte aéreo relativamente à empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante, na aplicação das leis e dos regulamentos previstos neste Artigo.

Artigo 9.º**Aeronavegabilidade**

1. Os certificados de aeronavegabilidade, os certificados de habilitação e licenças, emitidos ou tornados válidos por uma das Partes Contratantes serão reconhecidos como válidos, durante o período da sua validade, pela outra Parte Contratante para fins de exploração dos serviços aéreos previstos no presente Acordo, desde que os requisitos segundo os quais esses certificados e licenças foram emitidos ou tornados válidos sejam equivalentes ou superiores aos padrões mínimos aplicáveis nos termos da Convenção. Relativamente a voos sobre a sua área, cada uma das Partes Contratantes, reserva-se, contudo, o direito de recusar reconhecer a validade de certificados de habilitação e licenças concedidos pela outra Parte Contratante, aos seus próprios residentes, no caso da Região Administrativa Especial de Macau, e aos seus próprios nacionais, no caso da República Islâmica do Paquistão.

2. As autoridades aeronáuticas de cada uma das Partes Contratantes poderão solicitar consultas sobre os padrões e requisitos de segurança respeitantes a serviços aeronáuticos, tripulações, aeronaves e à exploração das empresas de transporte aéreo designadas, mantidos e aplicados pela outra Parte Contratante. Se, após essas consultas, as autoridades aeronáuticas de uma das Partes Contratantes entenderem que a outra Parte Contratante não mantém e aplica eficazmente, nessas áreas, padrões e requisitos de segurança iguais ou superiores àqueles aplicáveis nos termos da Convenção, comunicarão à outra Parte Contratante essas verificações e as medidas consideradas necessárias para elevar os padrões e requisitos de segurança dessa Parte Contratante a um padrão pelo menos igual àquele aplicável nos termos da Convenção, devendo a outra Parte Contratante adoptar as medidas adequadas para remediá-los.

3. Cada Parte Contratante reserva-se o direito, nos termos do Artigo 5.º, de retirar, limitar, suspender, revogar ou impor condições à autorização de exploração relativamente a qualquer empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante, caso a outra Parte Contratante não adopte as medidas adequadas num prazo razoável.

Artigo 10.º**Segurança**

1. As Partes Contratantes reafirmam que a sua obrigação mútua de proteger a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita constitui parte integrante do presente Acordo. As Partes Contratantes actuarão, em especial, em conformidade com as disposições da Convenção Relativa a Infracções e Certos Outros Actos Cometidos a Bordo de Aeronaves, assinada em Tóquio aos 14 de Setembro de 1963, da Convenção para a Repressão da Captura Ilícita de Aeronaves, assinada na Haia aos 16 de Dezembro de 1970, e da Convenção para a Supressão de Actos Ilícitos Contra a Segurança da Aviação Civil, assinada em Montreal aos 23 de Setembro de 1971.

2. As Partes Contratantes fornecer-se-ão, a pedido, todo o apoio possível para impedir actos de captura ilícita de aeronaves civis e outros actos ilícitos contra a segurança destas aeronaves, dos seus passageiros e tripulações, dos aeroportos e dos serviços de navegação aérea, bem como quaisquer ameaças à segurança da aviação civil.

3. As Partes Contratantes actuarão, no seu relacionamento mútuo, em conformidade com as disposições sobre a segurança da aviação estabelecidas pela Organização da Aviação Civil Internacional, designadas como Anexos à Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional, na medida em que essas normas de segurança sejam aplicáveis às Partes; as Partes Contratantes deverão exigir que os operadores de aeronaves nelas registadas ou os operadores que tenham o seu principal local de negócios ou residência permanente na sua área, e os operadores de aeroportos na sua área, actuem em conformidade com aquelas disposições sobre a segurança da aviação.

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

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

6. Caso uma das Partes Contratantes não cumpra as normas sobre a segurança da aviação previstas neste Artigo, as autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante poderão solicitar consultas imediatas com as autoridades aeronáuticas daquela Parte Contratante. Essas consultas terão por objectivo obter um acordo sobre as medidas adequadas à eliminação dos motivos mais imediatos de preocupação e adoptar, no âmbito dos padrões de segurança da OACI, as medidas necessárias para estabelecer as condições de segurança apropriadas.

Artigo 11.º

Horários, Informação e Estatísticas

1. A empresa de transporte aéreo designada de cada uma das Partes Contratantes submeterá, com a antecedência mínima de 30 dias antes da data do início de um serviço acordado (sendo um serviço regular), os horários propostos à aprovação das autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante. Esses horários deverão incluir toda informação relevante, incluindo o tipo de aeronave a ser utilizado, a frequência dos serviços e os quadros de rotas.

2. As autoridades aeronáuticas fornecerão às autoridades aeronáuticas da outra Parte Contratante, a pedido, os dados periódicos ou relatórios de estatísticas razoavelmente exigíveis para efeitos de registo. Esses relatórios deverão fornecer informação sobre o volume de tráfego transportado pela empresa de transporte aéreo designada nos serviços acordados e as origens e destinos desse tráfego.

Artigo 12.º

Normas de Capacidade

1. As empresas de transporte aéreo designadas das Partes Contratantes beneficiarão de justas e iguais oportunidades na exploração dos serviços acordados nas rotas especificadas entre e além das suas respectivas áreas.

2. Ao explorar os serviços acordados, as empresas de transporte aéreo designadas de cada uma das Partes Contratantes terão em conta os interesses da empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante, de modo a não afectar indevidamente os serviços fornecidos por aquela empresa no todo ou em parte das mesmas rotas.

3. Em qualquer rota especificada, a capacidade fornecida pela empresa de transporte aéreo designada de uma Parte Contratante, conjuntamente com a capacidade fornecida pela empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante, deverá manter-se razoavelmente relacionada com as necessidades de transporte aéreo público naquela rota.

4. Ao aplicar os princípios referidos nos números anteriores deste Artigo:

a) Os serviços acordados fornecidos por cada uma das empresas de transporte aéreo designadas das Partes Contratantes terão como objectivo primordial o fornecimento, segundo uma razoável taxa de ocupação, de capacidade adequada à satisfação das necessidades presentes e razoavelmente previsíveis de transporte com origem na área de uma das Partes Contratantes e com destino à área da outra Parte Contratante;

b) Os direitos da empresa de transporte aéreo de cada uma das Partes Contratantes de embarcar e desembarcar, em pontos situados nas áreas da outra Parte Contratante, tráfego internacional de e para uma Parte não-Contratante serão exercidos de acordo com o princípio de que esse tráfego deve ser de natureza suplementar e que a capacidade se deve adequar:

a) Às necessidades de transporte aéreo entre o ponto de origem e os pontos de destino e às necessidades de transporte aéreo da área atravessada pela empresa de transporte aéreo designada, tendo em conta os serviços aéreos locais e regionais;

b) À economia da exploração integral da empresa de transporte aéreo.

Artigo 13.º

Tarifas

1. Para efeitos dos números seguintes, o termo «tarifa» significa os preços a pagar pelo transporte de passageiros e carga e as condições de aplicação dos mesmos, incluindo os preços e condições de agência e outros serviços agregados, excluindo porém, o preço e as condições para o transporte de correio.

2. As tarifas cobradas pela empresa de transporte aéreo designada de uma Parte Contratante pelo transporte de/ou para a área da outra Parte Contratante serão estabelecidas a níveis razoáveis, tendo em conta todos os factores relevantes, incluindo os custos de exploração, um lucro razoável e as tarifas de outras empresas de transporte aéreo.

3. A tarifa referida no número 2 deste Artigo será, se possível, acordada pelas empresas de transporte aéreo designadas em questão, após a realização de consultas com as outras empresas que explorem serviços sobre toda ou parte de uma rota, e esse acordo será, sempre que possível, obtido por meio dos procedimentos da Associação de Transporte Aéreo Internacional aplicados ao cálculo de tarifas.

4. A tarifa assim acordada será submetida à aprovação das autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes pelo menos noventa (90) dias antes da data pretendida de entrada em vigor. Em casos especiais, este período poderá ser reduzido por acordo entre as referidas autoridades.

5. Essa aprovação poderá ser dada expressamente; se nenhuma das autoridades aeronáuticas manifestar desaprovação no prazo de trinta (30) dias contados a partir da data de submissão nos termos do número 4 deste Artigo, a tarifa será considerada aprovada. Se for reduzido o prazo de submissão de acordo com o número 4, as autoridades aeronáuticas poderão acordar que o prazo de notificação da não aprovação seja inferior a trinta (30) dias.

6. Se uma tarifa não puder ser acordada nos termos do número 3 deste Artigo ou, se durante o prazo aplicável nos termos do número 5 deste Artigo, uma autoridade aeronáutica notificar a outra da sua não aprovação de uma tarifa acordada nos termos das normas do número 3 deste Artigo, as autoridades aeronáuticas das duas Partes Contratantes procurarão, após a realização de consultas com as autoridades aeronáuticas de qualquer outra Parte não-Contratante cujo conselho considerem útil, estabelecer a tarifa por comum acordo.

7. Se as autoridades aeronáuticas não conseguirem obter um acordo sobre uma tarifa que lhes tenha sido submetida nos termos do número 4 deste Artigo, ou sobre a fixação de uma tarifa nos termos do número 6 deste Artigo, o diferendo será resolvido de acordo com as disposições do Artigo 16.º do presente Acordo.

8. As tarifas fixadas de acordo com as normas do presente Artigo permanecerão em vigor até que seja fixada uma nova tarifa. Contudo, a validade de uma tarifa não será prolongada, por força deste número, por mais de doze (12) meses além da data em que normalmente teria expirado.

Artigo 14.º

Operações Comerciais

1. Cada uma das Partes Contratantes concede à empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante o direito de vender serviços de transporte aéreo na sua área directamente e, se assim o entender, através de agentes. Qualquer empresa de transporte aéreo terá o direito de vender esses serviços e qualquer pessoa terá a liberdade de comprá-los na moeda daquela área ou em moedas livremente convertíveis.

2. Cada Parte Contratante concederá à empresa de transporte aéreo designada da outra Parte Contratante o direito de transferir o excedente dos rendimentos sobre as despesas, auferidos pela empresa na área da primeira Parte Contratante, relativos ao transporte de passageiros, correio e carga, em qualquer moeda livremente convertível de acordo com a regulamentação sobre divisas estrangeiras em vigor.

Artigo 15.º

Serviços e Taxas Aeroportuárias

Cada uma das Partes Contratantes poderá impor ou permitir que sejam impostas taxas justas e razoáveis pela utilização de aeroportos públicos e outros serviços sob o seu controlo, desde que essas taxas não sejam superiores às taxas impostas pelo uso dos mesmos às suas próprias empresas de transporte aéreo que explorem serviços internacionais similares.

Artigo 16.º**Resolução de Diferendos**

1. Qualquer diferendo relativo a assuntos abrangidos pelo presente Acordo que não seja satisfatoriamente resolvido através de consultas será, a pedido de qualquer uma das Partes Contratantes, submetido à arbitragem de acordo com os procedimentos aqui previstos.

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

a) Cada uma das Partes Contratantes nomeará um árbitro no prazo de 60 dias contados a partir da data do pedido de arbitragem dirigido por uma Parte Contratante à outra. No período de 30 dias após o prazo de 60 dias, os dois árbitros assim designados designarão por comum acordo um terceiro árbitro, que não deverá ser um residente da Região Administrativa Especial de Macau ou um nacional da República Islâmica do Paquistão e que actuará como Presidente do tribunal arbitral;

b) Se uma das Partes Contratantes não tiver nomeado um árbitro, ou se não for acordado sobre o terceiro árbitro nos termos do número 2 a), qualquer das Partes Contratantes poderá solicitar ao Presidente do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional que designe o árbitro ou árbitros necessários no prazo de 30 dias. Se o Presidente considerar que é nacional de um país que não pode ser considerado neutro relativamente ao diferendo, o Vice-Presidente mais antigo, que não esteja impedido pelo mesmo motivo, procederá à designação.

3. Salvo se diversamente acordado pelas Partes Contratantes, o tribunal arbitral determinará os limites da sua jurisdição nos termos do presente Acordo, e estabelecerá o seu próprio regulamento. Por decisão do tribunal ou a pedido de uma das Partes Contratantes, terá lugar uma conferência, no prazo máximo de 15 dias contados após a constituição definitiva do tribunal, para determinar as questões precisas a serem arbitradas e os procedimentos específicos a serem cumpridos.

4. Salvo se diversamente acordado pelas Partes Contratantes ou decidido pelo tribunal, cada uma das Partes submeterá um memorando no prazo de 45 dias contados a partir da data da constituição definitiva do tribunal. As respostas serão apresentadas após 60 dias. O tribunal realizará uma audiência a pedido de uma das Partes Contratantes ou, se assim o entender, no prazo de 15 dias após a data em que as respostas deverão ser submetidas.

5. O tribunal procurará proferir uma decisão escrita no prazo de 30 dias após a conclusão da audiência ou, se não houver audiência, após a data de submissão de ambas as respostas, consoante o que ocorrer em primeiro lugar. Prevalecerá a decisão maioritária do tribunal.

6. As Partes Contratantes poderão submeter pedidos de clarificação da decisão no prazo de 15 dias após o proferimento da mesma, e quaisquer clarificações serão apresentadas no prazo de 15 dias contados a partir da submissão do pedido.

7. As Partes Contratantes cumprirão integralmente qualquer decisão ou ordem do tribunal arbitral.

8. Se e enquanto uma das Partes Contratantes ou a empresa de transporte aéreo designada de uma das Partes Contratantes não cumprir uma decisão proferida nos termos do número 5 deste Artigo, a outra Parte Contratante poderá limitar, suspender ou revogar quaisquer direitos ou privilégios concedidos por força do presente Acordo à Parte Contratante em falta.

9. As despesas do tribunal arbitral, incluindo a remuneração e despesas dos árbitros, serão repartidas em partes iguais entre as Partes Contratantes.

Artigo 17.º**Consultas**

1. Num espírito de estreita colaboração, as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes realizarão, periodicamente, consultas mútuas tendentes a assegurar a aplicação e o cumprimento das disposições do presente Acordo e do Quadro de Rotas anexo.

2. Qualquer das Partes Contratantes poderá, a qualquer momento, solicitar, por escrito, consultas com a outra Parte Contratante. As consultas terão início no prazo de sessenta (60) dias contados a partir da data de recepção do pedido.

3. Se uma das Partes Contratantes desejar modificar qualquer disposição do presente Acordo incluindo o Quadro de Rotas anexo, essa modificação, se acordada entre as Partes Contratantes e, se necessário, após a realização de consultas nos termos deste Artigo, entrará em vigor quando confirmada por troca de cartas. Contudo, se a modificação estiver relacionada apenas com o Quadro de Rotas, as consultas serão realizadas entre as autoridades aeronáuticas de ambas as Partes Contratantes. Logo que essas autoridades acordarem numa modificação, esta entrará em vigor após ter sido confirmada por troca de cartas.

Artigo 18.º**Registo e Modificações**

O presente Acordo e qualquer modificação ao mesmo serão registados na Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 19.º**Denúncia**

Cada uma das Partes Contratantes poderá a qualquer momento notificar por escrito a outra Parte Contratante da sua intenção de denunciar o presente Acordo. Essa notificação será enviada simultaneamente à Organização da Aviação Civil Internacional. O presente Acordo terminará um ano após a data de recepção da notificação pela outra Parte Contratante, salvo se a notificação for retirada por comum acordo antes do termo do prazo. Se a outra Parte Contratante não acusar a recepção, a notificação será considerada como tendo sido recebida catorze dias após a recepção da notificação pela Organização da Aviação Civil Internacional.

Artigo 20.º**Títulos**

Os títulos dos Artigos do presente Acordo servem apenas para conveniente referência e de forma alguma afectarão a interpretação dos Artigos.

Artigo 21.º**Entrada em Vigor**

O Acordo, incluindo o Quadro de Rotas anexo que será considerado parte integrante do mesmo, será aprovado segundo os procedimentos legais exigidos por cada uma das Partes Contratantes e entrará em vigor na data da troca de cartas confirmando que foram preenchidos estes requisitos.

EM FÉ DO QUE os signatários plenipotenciários, para tal devidamente autorizados pelos seus respectivos Governos, assinaram o presente Acordo.

Feito aos 15 de Novembro de 2000 na Região Administrativa Especial de Macau em duplicado em língua inglesa.

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

Ao Man Long

Secretário para os Transportes
e Obras Públicas

Pelo Governo da
República Islâmica do Paquistão

Riaz H. Khokhar

Embaixador para a
República Popular da China

ANEXO**QUADRO DE ROTAS**

1. Rotas a serem exploradas pela empresa de transporte aéreo designada pela Região Administrativa Especial de Macau:

Da Região Administrativa Especial de Macau através de dois pontos intermédios para Karachi e dois pontos além, com excepção de pontos no Golfo Pérsico (Emirados Árabes Unidos, Oman, Qatar e Bahrain).

2. Rotas a serem exploradas pela empresa de transporte aéreo designada da República Islâmica do Paquistão:

Da República Islâmica do Paquistão através de dois pontos intermédios para a Região Administrativa Especial de Macau e pontos além, com excepção de pontos na Malásia e pontos que não Tóquio, no Japão; Seul na Coreia do Sul estará sujeita a um arranjo comercial entre as empresas de transporte aéreo designadas das Partes Contratantes.

3. Direitos de quintas liberdades de tráfego poderão ser exercidos pelas empresas de transporte aéreo designadas das Partes Contratantes nas rotas acima especificadas.

4. Qualquer um dos pontos nas rotas especificadas neste Anexo poderá, por opção da empresa de transporte aéreo designada de cada uma das Partes Contratantes, ser omitido em qualquer ou todos os voos, desde que esses voos tenham origem ou se destinem à área da Parte Contratante que designou a empresa de transporte aéreo.