

**No. 33908**

---

**HONG KONG  
(UNDER AN ENTRUSTMENT OF AUTHORITY  
FROM THE UNITED KINGDOM GOVERNMENT)  
and  
MYANMAR**

**Agreement concerning air services (with annex). Signed at  
Hong Kong on 4 March 1997**

*Authentic text: English.*

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland  
on 30 June 1997.*

---

**HONG KONG  
(EN VERTU D'UNE DÉLÉGATION DE POUVOIRS  
DE LA PART DU GOUVERNEMENT  
DU ROYAUME-UNI)  
et  
MYANMAR**

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à  
Hong Kong le 4 mars 1997**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord  
le 30 juin 1997.*

AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF HONG KONG  
AND THE GOVERNMENT OF THE UNION OF MYANMAR  
CONCERNING AIR SERVICES

---

The Government of Hong Kong and the Government of the Union of Myanmar,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between Hong Kong and Myanmar,

Have agreed as follows:

ARTICLE I

**Definitions**

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

- (a) the term “aeronautical authorities” means in the case of Hong Kong, the Director of Civil Aviation, and in the case of Myanmar, the Department of Civil Aviation of the Ministry of Transport, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- (b) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (c) the term “area” in relation to Hong Kong includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to Myanmar means the land areas and territorial waters adjacent thereto and airspace under the sovereignty or protection of Myanmar;
- (d) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944,<sup>2</sup>
- (e) the term “this Agreement” includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

---

<sup>1</sup> Came into force on 11 June 1997 by notification, in accordance with article 19.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117, vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

## 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 those Annexes and amendments apply to both Contracting Parties.

## ARTICLE 3

### Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

- (a) the right to fly across its area without landing;
- (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 hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

## ARTICLE 4

### Designation of and Authorisation of Airlines

- (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) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.
- (3) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, 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 such Contracting Party is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the area of the other Contracting Party.
- (4) 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.
- (5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

## ARTICLE 5

### Revocation or Suspension of Operating Authorisation

- (1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:
  - (a) where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the area of the other Contracting Party; or
  - (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or
  - (c) if that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

## ARTICLE 6

### Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

(2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the region through which the agreed service passes, taking account of other air services established by airlines of the States comprising that region; and
- (c) the requirements of through airline operation.

(4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Contracting Parties.

## ARTICLE 7

### Tariffs

(1) The term "tariff" means one or more of the following:

- (a) the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;

- (b) the rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;
  - (c) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attaching to it; and
  - (d) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.
- (2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between Hong Kong and Myanmar shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being had to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.
- (3) The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariff, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because no other designated airline is operating on the same route. References in this and the preceding paragraph to “the same route” are to the route operated, not the specified route.
- (4) Any proposed tariff for carriage between Hong Kong and Myanmar shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline or airlines seeking its approval in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article. It shall be filed not less than 60 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.
- (5) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (4) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.
- (6) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (5) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request

consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

(7) If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph (5) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine the tariff in accordance with paragraph (6) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.

(8) Subject to paragraph (9) of this Article, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain valid until a replacement tariff has been established.

(9) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, the validity of a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (8) of this Article:

- (a) where a tariff has a terminal date, for more than 12 months after that date;
  - (b) where a tariff has no terminal date, for more than 12 months after the date on which a replacement tariff is filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by a designated airline of a Contracting Party.
- (10) (a) The tariffs to be charged by the designated airlines of Hong Kong for carriage between Myanmar and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Myanmar and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of Myanmar for carriage between Hong Kong and a State other than Myanmar shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Hong Kong and, where appropriate, of the other State.
- (b) Any proposed tariff for such carriage shall be filed by the designated airline of one Contracting Party seeking approval of such tariff with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. It shall be filed in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article and not less than 90 days (or such shorter period as they may decide) prior to the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed on the date on which it is received by those aeronautical authorities.
  - (c) Such tariff may be approved at any time by the aeronautical authorities of the Contracting Party with whom it has been filed and shall be deemed to have been approved by them unless, within 30 days after the date of filing, they have served on the designated airline seeking approval of such tariff written notice of disapproval.

(d) The aeronautical authorities of a Contracting Party may withdraw approval of any such tariff approved or deemed to be approved by them on giving 90 days' notice to the designated airline charging such tariff. That airline shall cease to charge such tariff at the end of that period.

(11) Notwithstanding the provisions of paragraphs (5) and (10)(c) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not disapprove any proposed tariff filed with them by a designated airline which corresponds (e.g. in price level, conditions and date of expiry but not necessarily the routeing being used) to the tariff charged by an airline of that Contracting Party for comparable services between the same points or is more restrictive or higher than that tariff.

## ARTICLE 8

### Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airlines of one Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.

(2) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of a designated airline of one Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such regular equipment and such other items are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party.

(3) The regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Contracting Party.

(4) The regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article may be unloaded in the area of the other Contracting Party with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In these circumstances, such regular equipment and such items shall enjoy, on the basis of reciprocity, the exemptions provided for by paragraph (1) of this



Article until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations. The customs authorities of that other Contracting Party may however require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such time.

(5) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided that that other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.

(6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

## ARTICLE 9

### Aviation Security

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement.

(2) Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party 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 Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its 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) of this Article 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 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, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

## ARTICLE 10

### Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of that Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

## ARTICLE 11

### Conversion and Remittance of Revenue

(1) Subject only to any foreign currency regulations which may be imposed by Myanmar with uniform application, the designated airlines of Hong Kong shall have the right to convert and remit to Hong Kong from Myanmar on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of Myanmar shall have the right to convert and remit to Myanmar from Hong Kong on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in accordance with the relevant laws and regulations without restriction at the official rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

## ARTICLE 12

### Airline Representation and Sales

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of their own managerial, technical and operational staff who are required for the provision of air transportation.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party, have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents.

### ARTICLE 13

#### User Charges

(1) The term “user charge” means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

(2) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(3) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

### ARTICLE 14

#### Consultation

One Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may be between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall begin within 60 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

### ARTICLE 15

#### Settlement of Disputes

If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall try to settle it by negotiation in a spirit of close co-operation and mutual understanding.

**ARTICLE 16****Amendment**

Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall enter into force when confirmed in writing by the Contracting Parties.

**ARTICLE 17****Termination**

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. If such notice is given the present 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 expiration of this period.

**ARTICLE 18****Registration with the  
International Civil Aviation Organization**

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

**ARTICLE 19****Entry into Force**

The present Agreement shall be approved by each Contracting Party in compliance with its legal procedures and shall enter into force on the day each Contracting Party informs the other Contracting Party in writing that such procedures have been completed.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done, in two originals at Hong Kong this 4th day of March 1997 in the English language.

For the Government  
of Hong Kong:  
STEPHEN IP  
Secretary for Economic Services

For the Government  
of the Union of Myanmar:  
MAUNG MAUNG ZAN  
Department of Civil Aviation

## ANNEX

## ROUTE SCHEDULE

*Section 1*

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Hong Kong:  
Hong Kong—intermediate points—a point in Myanmar—points beyond.

*Notes:*

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of Hong Kong may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at Hong Kong.
3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in Myanmar or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.
4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

*Section 2*

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Myanmar:  
Points in Myanmar—intermediate points—Hong Kong—points beyond.

*Notes:*

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of Myanmar may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Myanmar.
3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at Hong Kong or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.
4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DE HONG KONG ET LE  
GOUVERNEMENT DE L'UNION DU MYANMAR RELATIF  
AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de Hong Kong et le Gouvernement de l'Union du Myanmar;  
Désireux de conclure un accord afin de mettre en place le cadre de l'exploita-  
tion des services aériens entre Hong Kong et le Myanmar;  
Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

DÉFINITIONS

Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose  
autrement :

a) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de Hong Kong, le Directeur de l'Aviation civile et, dans le cas de l'Union du Myanmar, le Département de l'Aviation civile du Ministère des Transports, ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) L'expression « entreprise aérienne désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'article 4 du présent Accord;

c) Le terme « zone », en ce qui concerne Hong Kong, désigne l'Île de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux Territoires, et, en ce qui concerne le Myanmar, les zones terrestres et les eaux territoriales adjacentes, ainsi que l'espace aérien placé sous la souveraineté ou la protection du Myanmar;

d) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur attribue l'Article 96 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944<sup>2</sup>;

e) L'expression « le présent Accord » désigne également l'Annexe audit Accord et tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'au présent Accord.

*Article 2*

DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DE CHICAGO APPLICABLES  
AUX SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

Dans la mise en œuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'Aviation civile internationale,

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 11 juin 1997 par notification, conformément à l'article 19.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago, y compris à celles de ses Annexes et de tout amendement qui serait apporté à la Convention ou à ses Annexes et qui s'appliqueraient aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

### Article 3

#### OCTROI DE DROITS

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler sa zone sans y atterrir;
- b) Le droit de faire escale dans sa zone à des fins non commerciales.

2. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits ci-après spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante de l'Annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après désignés « les services agréés » et « les routes indiquées » respectivement. Pour l'exploitation d'un service agréé sur une route indiquée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante bénéficient, en sus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales dans la zone de l'autre Partie contractante en des points fixés sur cette route, conformément à l'Annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris du courrier, séparément ou conjointement.

3. Aucune des dispositions du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer aux entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer en un point de la zone de l'autre Partie, des passagers et du fret, y compris du courrier, acheminés moyennant contrat de location ou rémunération, à destination d'un autre point de ladite zone.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou de faits politiques nouveaux, ou de circonstances particulières et inhabituelles, une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur la route normale, l'autre Partie contractante fait tout son possible pour faciliter le maintien du fonctionnement de ce service en réaménageant temporairement les routes de façon appropriée par accord mutuel entre les Parties contractantes.

### Article 4

#### DÉSIGNATION ET AUTORISATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées; elle peut aussi retirer ou modifier ces désignations.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans retard à l'entreprise ou aux entreprises désignées les autorisations d'exploitation voulues.

3. Chaque Partie contractante a le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, si elle n'a pas la preuve que l'entreprise de transport aérien est bien immatriculée et a son lieu principal d'activités dans la zone de l'autre Partie contractante.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de respecter les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services agréés, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

#### *Article 5*

##### RÉVOCATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de révoquer ou de suspendre une autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou bien d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) Lorsqu'elle n'a pas la preuve que la ligne aérienne est bien immatriculée et a son siège principal d'activités dans la zone de l'autre Partie contractante; ou

b) Si l'entreprise de transport aérien en question manque à se conformer aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

c) Si ladite entreprise de transport aérien manque d'une autre façon à se conformer aux conditions prescrites au titre du présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit immédiatement indispensable de révoquer ou de suspendre l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1 du présent article, ou d'imposer les conditions dont il est fait mention dans ce paragraphe afin d'empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

#### *Article 6*

##### PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES AGRÉÉS

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter les services agréés sur les routes indiquées dans des conditions d'équité et d'égalité.

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent, dans l'exploitation des services agréés, prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de façon à ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.



3. Les services agréés fournis par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir comme but principal de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande normalement prévisible de transport de passagers et de fret, y compris le courrier, en provenance ou à destination de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et du fret, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la zone de celle qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

a) Aux exigences du trafic à destination et en provenance de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

b) Aux besoins du trafic de la zone desservie par les services agréés, compte tenu des autres services aériens assurés par des entreprises de transport aérien des Etats de la région; et

c) Aux exigences de l'exploitation des services long courrier.

4. La capacité à prévoir sur les routes indiquées est déterminée conjointement de temps à autre par les Parties contractantes.

#### *Article 7*

#### TARIFS

1. Le terme « tarif » s'entend indifféremment :

a) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport des passagers et de leurs bagages par des services aériens réguliers, ainsi que des frais et conditions relatifs aux prestations accessoires à ce transport;

b) Du taux de fret appliqué par une entreprise de transport aérien pour le transport de fret (à l'exception du courrier) par des services aériens réguliers;

c) Des conditions qui régissent la disponibilité ou l'applicabilité dudit prix ou dudit taux de fret, y compris les avantages qui s'y rattachent; et

d) De la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou sur les lettres de transport aérien établies par lui pour le transport par des services aériens réguliers.

2. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour les transports entre Hong Kong et le Myanmar sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris du coût de l'exploitation des services agréés, de l'intérêt des usagers, d'un bénéfice raisonnable et des tarifs d'autres entreprises de transport aérien qui exploitent tout ou partie de la même route.

3. Les tarifs mentionnés au paragraphe 2 du présent article peuvent être fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes qui sollicitent l'agrément du tarif, après consultation avec d'autres entreprises désignées exploitant tout ou partie de la même route. Toutefois, on ne peut empêcher une entreprise désignée de proposer, ni les autorités aéronautiques d'approuver, un tarif, si cette entreprise n'a pas obtenu pour ce tarif l'accord

des autres entreprises désignées, ou parce qu'aucune autre entreprise désignée n'exploite la même route. Aux fins du présent paragraphe et du paragraphe précédent, les références à « la même route » visent la route exploitée et non la route indiquée.

4. Les tarifs proposés pour le transport entre Hong Kong et le Myanmar doivent être déposés auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) sous la forme que les autorités aéronautiques peuvent séparément exiger pour faire apparaître les éléments d'information prévus au paragraphe 1 du présent article. Ledit tarif est déposé soixante jours au moins (ou un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date proposée pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé est considéré comme ayant été déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il est reçu par lesdites autorités aéronautiques.

5. Tout tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à tout moment et, à condition qu'il ait été déposé conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, il est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, à moins que dans les 30 jours (ou un délai plus bref éventuellement convenu par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes), les autorités aéronautiques d'une Partie contractante notifient par écrit leur désapprobation du tarif proposé.

6. Si une notification de désapprobation est adressée, conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent déterminer le tarif par accord mutuel. A cet effet, l'une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours qui suivent l'envoi de la notification de désapprobation, demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui doivent avoir lieu dans les 30 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit la notification écrite de la demande.

7. Si un tarif est refusé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante, conformément au paragraphe 5 du présent article, et si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à fixer le tarif par accord mutuel, conformément aux dispositions du paragraphe 6 du présent article, le différend peut être réglé conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord.

8. Sous réserve du paragraphe 9 du présent article, un tarif établi conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été établi.

9. Sauf accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, et pour la période dont elles peuvent convenir, un tarif n'est pas prorogé en vertu du paragraphe 8 du présent article :

a) Au-delà de douze mois après la date d'expiration, quand le tarif comporte une telle date;

b) Quand il n'en comporte pas, au-delà de douze mois après la date du dépôt d'un nouveau tarif auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes;

10. a) Les tarifs à appliquer par une entreprise de transport aérien désignée par Hong Kong pour le transport entre le Myanmar et un autre Etat doivent être agréés par les autorités aéronautiques du Myanmar et, le cas échéant, par celles de

l'autre Etat. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées du Myanmar pour le transport entre Hong Kong et un Etat autre que le Myanmar doivent être agréés par les autorités aéronautiques de Hong Kong et, le cas échéant, par celles de l'autre Etat.

*b)* Tout tarif proposé pour un transport de cette nature est déposé par l'entreprise de transport aérien désignée de la Partie contractante qui en sollicite l'agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans la forme exigée par ces autorités pour obtenir les renseignements visés au paragraphe 1 du présent article et cela au moins 90 jours (ou un délai plus court si lesdites autorités aéronautiques y consentent) avant la date projetée de son entrée en vigueur. Le tarif proposé est réputé être déposé à la date à laquelle ces autorités aéronautiques l'ont reçu.

*c)* Tout tarif ainsi proposé peut être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques de la Partie contractante auprès desquelles il a été déposé, et il est réputé tel par ces autorités, à moins que, dans les 30 jours suivant la date de son dépôt, elles ne fassent tenir à l'entreprise désignée qui en sollicite l'agrément une notification écrite signifiant leur refus.

*d)* Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent retirer leur agrément à tout tarif de cette nature déjà agréé ou réputé avoir été agréé par elles, moyennant l'envoi d'un préavis de 90 jours, à l'entreprise de transport aérien désignée qui applique ce tarif. L'entreprise en question cesse d'appliquer le tarif à la fin de cette période.

11. Nonobstant les dispositions des paragraphes 5 et 10, *c* du présent article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne refusent pas un tarif proposé qui a été déposé auprès d'elles par une entreprise de transport aérien désignée et qui correspond (par exemple par son niveau, par les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration, mais pas nécessairement par l'itinéraire utilisé) au tarif appliqué par une entreprise de transport aérien de cette Partie contractante pour l'exploitation de services aériens comparables entre les mêmes points ou qui est plus élevé ou assorti de conditions plus restrictives que ledit tarif.

## Article 8

### DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leur carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons, tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires, non liés au coût d'une prestation de services à l'arrivée, à condition que ces équipements normaux et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Les équipements normaux, les combustibles, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac), le stock de billets imprimés, les lettres de transport aérien et autres imprimés à l'en-tête de l'entreprise de transport aérien

désignée de l'une des Parties contractantes et la documentation publicitaire habituelle diffusée gratuitement par ladite entreprise de transport aérien désignée, introduits dans la région de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise de transport aérien, sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de services à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la région de cette autre Partie contractante.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières de l'autre Partie contractante.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les autres équipements et approvisionnements visés au paragraphe 1 du présent article, peuvent être déchargés dans la région de l'autre Partie contractante avec l'accord de ses autorités douanières. Dans ce cas, ils bénéficient, sur la base de la réciprocité, des exemptions prévues au paragraphe 1 du présent article jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuées conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette autre Partie contractante peuvent cependant exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment.

5. Les exemptions prévues par le présent article s'appliquent également lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes a conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans la région de l'autre Partie contractante, de l'équipement normal et des autres équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

6. Les bagages et les marchandises en transit direct dans la région de chaque Partie contractante sont exonérés des droits de douane, droits d'accise et redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de services à l'arrivée.

### *Article 9*

#### SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a envers l'autre Partie contractante de protéger la sécurité de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.

2. Chaque Partie contractante reçoit à sa demande toute l'assistance nécessaire fournie par l'autre Partie contractante pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention relative

à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chacune des Parties contractantes exige des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés sur son registre, ou qui ont le lieu principal de leurs activités ou leur résidence permanente dans sa zone, et des exploitants d'aéroports de sa zone, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sécurité de l'aviation.

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

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sans danger à cet incident ou à cette menace d'incident.

#### *Article 10*

#### FOURNITURE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de ces dernières les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci ont raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte, sur les services agréés, par les entreprises de transport aérien désignées de la première Partie contractante. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus pour permettre de déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises de transport aérien désignées sur les services agréés, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

#### *Article 11*

#### CONVERSION ET TRANSFERT DES RECETTES

1. Sous réserve des règlements concernant les devises étrangères susceptibles d'être imposées par le Myanmar, pour une application uniforme, les entreprises de transport aérien désignées de Hong Kong ont le droit de convertir et de transférer à Hong Kong à partir du Myanmar, sur demande, les recettes locales en excédent des sommes déboursées localement. Les entreprises désignées du Myanmar ont le droit de convertir et de transférer au Myanmar à partir de Hong Kong, sur demande, les recettes locales en excédent des sommes déboursées localement.

2. La conversion et le transfert de ces recettes sont autorisés conformément aux lois et réglementations pertinentes sans restriction au taux officiel de change applicable aux transactions courantes qui sont en vigueur au moment où ces recettes

sont présentées pour conversion et transfert et ne sont frappées d'aucune charge à l'exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations.

### *Article 12*

#### REPRÉSENTATION ET VENTE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante, concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire entrer et d'employer dans la région de cette autre Partie contractante leurs cadres de direction, agents techniques, personnel d'exploitation et autres spécialistes nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante, de vendre des prestations de transport aérien dans la zone de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire d'agents.

### *Article 13*

#### REDEVANCES D'USAGE

1. L'expression « redevances d'usage » s'entend des paiements demandés aux entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques compétentes, ou qu'elles permettent de demander à ces entreprises, pour l'utilisation des terrains ou installations d'aéroports ou encore d'installations de navigation aérienne, y compris les prestations et facilités qui y sont associées, par les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et les marchandises transportées.

2. Aucune des Parties contractantes n'impose ni ne permet que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

3. Chaque Partie contractante encourage la concertation, pour la perception des redevances d'usage, entre ses autorités responsables de la perception et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par ses autorités, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toutes propositions de modification des redevances d'usage sont communiquées aux usagers avec un délai de préavis raisonnable pour leur permettre d'exprimer leur opinion avant que les modifications entrent en vigueur. Chaque Partie contractante encourage en outre ses autorités compétentes en matière de redevances et les usagers à échanger les informations utiles concernant les redevances d'usage.

*Article 14*

## CONSULTATIONS

Chaque Partie contractante peut à tout moment demander des consultations concernant la mise en œuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Ces consultations, qui peuvent se dérouler entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, débutent dans les 60 jours suivant la date de réception par l'autre Partie contractante d'une demande écrite, à moins que les Parties contractantes en soient convenues autrement.

*Article 15*

## RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

Si un différend surgit entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent de le régler par négociations dans un esprit d'étroite coopération et de compréhension réciproque.

*Article 16*

## AMENDEMENTS

Tout amendement au présent Accord et accepté par les Parties contractantes entre en vigueur après sa confirmation écrite par les Parties contractantes.

*Article 17*

## RÉSILIATION

Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Dans ce cas, le présent Accord cesse d'être valide douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période.

*Article 18*ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'ORGANISATION  
DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Le présent Accord et tout amendement s'y rapportant sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 19*

## ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord est approuvé par chaque Partie contractante conformément à ses formalités constitutionnelles et entre en vigueur le jour où une Partie contractante informe l'autre par écrit que les formalités sont terminées.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en deux exemplaires originaux à Hong Kong le 4 mars 1997 en langue anglaise.

Pour le Gouvernement  
de Hong Kong :  
STEPHEN IP  
Secrétaire pour les Affaires  
économiques

Pour le Gouvernement  
de l'Union de Myanmar :  
MAUNG MAUNG ZAN  
Directeur général adjoint  
Département de l'Aviation civile



## ANNEXE

## TABLEAU DES ROUTES

*Section 1*

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignée(s) de Hong Kong :

Hong Kong - points intermédiaires - un point en Myanmar - points au-delà.

*Notes :*

1. Les points à desservir sur les routes spécifiées ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.
2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de Hong Kong peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points intermédiaires et les points au-delà, à condition que les services agréés sur ces routes aient Hong Kong comme point d'origine.
3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou un point au-delà et débarqué en des points au Myanmar, ou vice versa, sauf après décision conjointe prise de temps à autre par les Parties contractantes.
4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

*Section 2*

Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Myanmar :

Points au Myanmar - points intermédiaires - Hong Kong - points au-delà.

*Notes :*

1. Les points à desservir sur les routes spécifiées ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.
2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Myanmar peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points intermédiaires et les points au-delà, à condition que les services agréés sur ces routes aient leur point d'origine au Myanmar.
3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou un point au-delà et déchargé à Hong Kong, ou vice versa, sauf sur décision conjointe prise de temps à autre par les Parties contractantes.
4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

