

No. 35596

---

**China (for Hong Kong Special Administrative Region)  
and  
United Arab Emirates**

**Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the United Arab Emirates for air services between and beyond the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the United Arab Emirates (with annex). Hong Kong, 29 April 1998**

*Entry into force: 29 April 1999 by signature, in accordance with article 19*

*Authentic texts: Arabic and English*

*Registration with the Secretariat of the United Nations: China, 8 March 1999*

---

**Chine (pour la Région administrative spéciale de Hong-Kong)  
et  
Émirats arabes unis**

**Accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement des Emirats arabes unis relatif aux services aériens entre la Région administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine et les Emirats arabes unis et au-delà (avec annexe). Hong-Kong, 29 avril 1998**

*Eutrée en vigueur : 29 avril 1999 par signature, conformément à l'article 19*

*Textes authentiques : arabe et anglais*

*Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Chine, 8 mars 1999*

### جدول رقم (٣)

الطرق الجوية التي ستقوم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لدولة الإمارات العربية المتحدة بالتشغيل عليها :-  
نقاط في دولة الإمارات نقاط متوسطة منطقة هونغ كونج نقاط فيما وراء  
العربية المتحدة الإدارية الخاصة

### ملاحظات :-

- ١ - يحدد الطرفان المتعاقدان سويًا النقاط التي سيتم التشغيل عليها على الطرق المحددة أعلاه .
- ٢ - يجوز لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لدولة الإمارات العربية المتحدة إلغاء أي من النقاط على الطرق المحددة أعلاه في أي من أو جميع رحلاتها، كما يجوز لها التشغيل على نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة ونقاط متوسطة ونقاط فيما وراء بأي ترتيب بشرط أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق من نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة .
- ٣ - لن تكون هنالك حركة يمكن نقلها من نقطة متوسطة أو نقطة فيما وراء وإنزالها في منطقة هونغ كونج الإدارية الخاصة أو العكس باستثناء ما يمكن أن يحدده الطرفان المتعاقدان سويًا من وقت لآخر .
- ٤ - لن تكون هنالك نقطة في الصين يمكن التشغيل عليها كنقطة متوسطة أو نقطة فيما وراء .

## ملحق جداول الطرقة

### جدول رقم (1)

الطرق الجوية التي ستقوم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لمنطقة هونج الإدارية الخاصة بالتشغيل عليها :-  
منطقة هونج كونج نقاط متوسطة نقاط في دولة الامارات نقاط فيما وراء  
الإدارية الخاصة العربية المتحدة

### ملاحظات :-

- ١ - يحدد الطرفان المتعاقدان سويا النقاط التي سيتم التشغيل عليها على الطرق المحددة أعلاه .
- ٢ - يجوز لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لمنطقة هونج كونج الإدارية الخاصة إلغاء أي من النقاط على الطرق المحددة أعلاه في أي من أو جميع رحلاتها ، كما يجوز لها التشغيل على نقاط متوسطة ونقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة ونقاط فيما وراء بأي ترتيب بشرط أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق من منطقة هونج كونج الإدارية الخاصة .
- ٣ - لن تكون هنالك حركة يمكن نقلها من نقطة متوسطة أو نقطة فيما وراء وإنزالها في نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة أو العكس باستثناء ما يمكن أن يحدده الطرفان المتعاقدان سويا من وقت لآخر .
- ٤ - لن تكون هنالك نقطة في الصين يمكن التشغيل عليها كنقطة متوسطة أو نقطة فيما وراء .

**المادة (١٩)**

**تاريخ انعقاد الاتفاقية**

تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ من تاريخ التوقيع عليها .  
وإثباتاً لذلك فإن الموقعين أدناه باعتبارهما مفوضين من قبل حكومتيهما المعنيتين قد  
وقعا على هذه الاتفاقية .  
وقعت هذه الاتفاقية في هونج كونج  
بتاريخ ١٩٩٨/٤/٢٩ م الموافق الثالث من محرم ١٤١٩ هـ

وحررت من نسختين باللغتين الإنجليزية والعربية ، ولكل منهما نفس النفاذ . وفي  
حالة اختلاف التفسير فإن النص باللغة الإنجليزية هو المعتمد .

عن حكومة /  
دولة الإمارات العربية المتحدة  
محمد يحيى السويدي  
وكيل وزارة المواثقات المساعد  
لشئون الطيران المدني

عن حكومة /  
منطقة هونج كونج الإدارية  
الخاصة لجمهورية الصين الشعبية  
ستيغن إب  
سكرتير الخدمات الاقتصادية

**المادة (١٦)**

**التعديلات**

أية تعديلات لهذه الاتفاقية يتم الاتفاق بشأنها بين الطرفين المتعاقدين تصبح نافذة المفعول عند التأكيد عليها كتابة من قبل الطرفين المتعاقدين .

**المادة (١٧)**

**الإنهاء**

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة في أي وقت بأنه قرر إنهاء هذه الاتفاقية . وينتهي العمل بهذه الاتفاقية بعد مرور اثني عشر شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر لهذا الإخطار ما لم يتم سحب إخطار الإنهاء باتفاق الطرفين المتعاقدين قبل انتهاء هذه المدة .

**المادة (١٨)**

**التسجيل لدى المنظمة**

**الدولية للطيران المدني**

تسجل هذه الاتفاقية وأية تعديلات لاحقة لها لدى المنظمة الدولية للطيران المدني .

- ٣- باستثناء ما ورد في هذه المادة أو ما اتفق عليه الطرفان المتعاقدان خلاف ذلك ، يجب على هيئة التحكيم أن تحدد نطاق سلطتها القانونية وأن تضع اللوائح الخاصة بها . وبناء على توجيهات هذه الهيئة أو بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين يعقد اجتماع لتحديد الموضوعات التي سيتم التحكيم بشأنها واللوائح المحددة التي يجب اتباعها وذلك في موعد أقصاه (٣٠) يوما بعد تشكيل هذه الهيئة بالكامل .
- ٤- باستثناء ما اتفق عليه الطرفان المتعاقدان خلاف ذلك أو أقرته هيئة التحكيم ، فإن على كل طرف متعاقد أن يتقدم بمذكرة خلال (٤٥) يوما من تشكيل هذه الهيئة بالكامل وأن تصل الردود بعد (٦٠) يوما . ويجب على هيئة التحكيم أن تعقد اجتماعا للاستماع بناء على الطلب المقدم من أحد الطرفين المتعاقدين أو بناء على توجيهات هذه الهيئة وذلك خلال (٣٠) يوما من وصول الردود .
- ٥- على هيئة التحكيم أن تصدر قرارا مكتوبا خلال (٣٠) يوما بعد الانتهاء من جلسة الاستماع ، أو بعد التاريخ الذي قدم فيه كلا الردين إن لم تكن هناك جلسة استماع . ويجب أن يتخذ هذا القرار بأغلبية الأصوات .
- ٦- يجوز لأي طرف متعاقد أن يتقدم بطلب من أجل توضيح القرار وذلك خلال (١٥) يوما من استلامه ، ويجب أن يصدر هذا التوضيح خلال (١٥) يوما من تاريخ تقديم هذا الطلب .
- ٧- تكون قرارات هيئة التحكيم ملزمة للطرفين المتعاقدين .
- ٨- يتحمل كل طرف متعاقد نفقات محكمه ، ويتقاسم الطرفان المتعاقدان بالتساوي النفقات الأخرى الخاصة بهيئة التحكيم بما فيها نفقات رئيس أو نائب رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني التي صرفت من أجل تنفيذ الإجراءات الواردة في الفقرة (٢/ب) من هذه المادة .

### المادة (١٤)

#### المشاورات

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يطلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر بقصد تنفيذ وتفسير وتطبيق أو تعديل أحكام هذه الاتفاقية . وتبدأ هذه المشاورات بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين خلال فترة ستين (٦٠) يوما من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر لهذا الطلب كتابة ، إلا إذا اتفق الطرفان المتعاقدان خلاف ذلك .

### المادة (١٥)

#### تسوية المنازعات

- ١- إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية وجب عليهما أولا محاولة تسويته بالتفاوض .
- ٢- فإذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية للخلاف عن طريق المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالته إلى شخص أو هيئة للفصل فيه ، أو يحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة مؤلفة من ثلاثة محكمين يجري تشكيلها على النحو التالي :-
  - أ) على كل طرف متعاقد أن يعين محكما واحدا له خلال (٣٠) يوما بعد تسلمه طلبا بإحالة النزاع إلى التحكيم . ويتلق هذا المحكمان على تعيين المحكم الثالث الذي يجب أن يكون من رعايا دولة تعتبر محايدة بالنسبة لهذا النزاع وأن يرأس هيئة التحكيم ويتم تعيينه خلال (٦٠) يوما من تاريخ تعيين المحكم الثاني .
  - ب) وإذا لم يتم أي تعيين خلال الفترات الزمنية المحددة أعلاه ، يقوم رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بإجراء التعيين اللازم خلال (٣٠) يوما بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين . وإذا كان الرئيس من رعايا دولة لا يمكن اعتبارها محايدة بالنسبة لهذا النزاع فيجب على السائب الأول للرئيس أن يقوم بهذا التعيين .

### المادة (١٣)

#### رسوم المستخدمين

- ١- يقصد باصطلاح "رسوم المستخدمين" الرسوم التي تفرضها السلطات المختصة على مؤسسات النقل الجوي أو تلك التي تسمح بفرضها مقابل استخدام المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية بما فيها الخدمات والتسهيلات التي تقدم للطائرة وطاقم القيادة والركاب والبضائع .
- ٢- الرسوم التي يفرضها أي من الطرفين المتعاقدين أو تلك التي يسمح بفرضها على مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر مقابل استخدام المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية - يجب أن لا تكون أعلى من الرسوم التي تدفعها طائراته الوطنية المشغلة في خطوط جوية دولية مماثلة .
- ٣- يشجع كل طرف متعاقد على إجراء مشاورات بشأن هذه الرسوم بين السلطات المختصة بهذه الرسوم وبين مؤسسات النقل الجوي التي تستفيد من الخدمات والتسهيلات التي تقدمها هذه السلطات . وكل اقتراح معقول بشأن أية تغييرات على هذه الرسوم يجب إبلاغه إلى مؤسسات النقل الجوي لتمكينها من التعبير عن رأيها قبل إجراء هذه التغييرات . وعلى كل طرف متعاقد أن يشجع السلطات المختصة بهذه الرسوم وكذلك مؤسسات النقل الجوي على تبادل المعلومات المناسبة بشأن هذه الرسوم .



## المادة (١١)

### تحويل الإيرادات

- ١ - يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لمنطقة هونج كونج الإدارية الخاصة أن تحول إلى منطقة هونج كونج الإدارية الخاصة من دولة الإمارات العربية المتحدة عند الطلب فائض الإيرادات المحلية الذي تحققه في دولة الإمارات العربية المتحدة . ويحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لدولة الإمارات العربية المتحدة أن تحول إلى دولة الإمارات العربية من منطقة هونج كونج الإدارية الخاصة عند الطلب فائض الإيرادات المحلية الذي تحققه في منطقة هونج كونج الإدارية الخاصة
- ٢ - يتم تحويل هذه الإيرادات بدون أية قيود طبقا لسعر الصرف السائد في ذلك الوقت الذي يتم فيه التحويل ، ولن تفرض عليها أية رسوم باستثناء تلك التي تفرضها البنوك في العادة عند قيامها بعمليات التحويل .

## المادة (١٢)

### تمثيل مؤسسات النقل الجوي والهيئات

- ١ - يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكل طرف متعاقد أن تحضو وتمتدقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، موظفي جهازها الإداري والفني والعمليات وغيرهم من المتخصصين اللازمين لتقديم خدمات النقل الجوي وذلك وفقا لقوانين ولوائح هذا الطرف الخاصة بالدخول والإقامة والعمل .
- ٢ - يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكل طرف متعاقد أن تتعامل في بيع خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وذلك وفقا للقوانين واللوائح التي يطبقها هذه الطرف . كما يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكل طرف متعاقد أن تباع خدمات النقل هذه ، ويمكن لأي شخص أن يشتري هذه الخدمات بحرية وبعملة محلية أو بأية عملة أخرى قابلة للتحويل الحر .

## المادة (١٠)

### تقديم الإحصاءات

تزود سلطات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد ، سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناء على طلبها بالبيانات الإحصائية الدورية وغيرها التي قد تكون مطلوبة بصورة معقولة من أجل إعادة النظر في الحمولة التي تقلها مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لذلك الطرف المتعاقد على الخطوط المتفق عليها . ويجب أن تشمل هذه البيانات جميع المعلومات اللازمة لتحديد كمية الحركة التي نقلتها هذه المؤسسات على الخطوط المتفق عليها وكذا منبع هذه الحركة وجهتها المقصودة .

- ٤ - يوافق كل طرف متعاقد أنه يجوز أن يطلب من مشطي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (٣) من هذه المادة والتي يطلبها الطوف المتعاقد الآخر للدخول إلى أو مغادرة إقليمه أو أثناء التواجد فيه . وعلى كل طرف متعاقد التأكد من تطبيق الإجراءات المناسبة في إقليمه بشكل فعال لحماية الطائرات وتفتيش الركاب وطائم القيادة والمسواد المحمولة باليد والأمتعة والبضائع وخزين الطائرة قبل وأثناء الصعود أو التحميل . كذلك على كل طرف متعاقد الاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ أية إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين .
- ٥ - في حالة حدوث أو تهديد بحدوث استيلاء غير مشروع على طائرة مدنية أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرة وركابها وطائمها وضد المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية ، يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر بتسهيل الاتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لإنهاء مثل تلك الحادثة أو التهديد بحدوثها بسرعة وأمان .

## المادة (٩)

### أمن الطيران

- ١ - يؤكد كل طرف متعاقد أن التزامه تجاه الطرف المتعاقد الآخر بحماية أمن الطيران المدني ضد جميع أشكال التدخل غير المشروع بشكل جزئيا لا يتجزأ من هذه الاتفاقية . ويقوم كل طرف متعاقد على وجه التحديد بالعمل وفقا لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرانم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات والموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣م ، والمعاهدة الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والموقعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠م ، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني والموقعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١م .
- ٢ - يقوم كل طرف متعاقد ، عند الطلب ، بتقديم كافة المساعدات اللازمة للطرف المتعاقد الآخر لمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطواقمها وضد سلامة المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني .
- ٣ - يجب على الطرفين المتعاقدين ، في علاقاتهما المتبادلة ، مراعاة أحكام أمن الطيران الموضوعية من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمعينة كملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤م . وأن يطلب الطرفان المتعاقدان من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم أو مشغلي الطائرات الكائنة مقار أعمالهم الرئيسية أو إقامتهم الدائمة في إقليميهما وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما العمل طبقا لأحكام أمن الطيران المذكورة .

- ٤- لا يجوز إنزال المعدات المعتادة والمواد الأخرى المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد موافقة السلطات الجمركية في هذا الإقليم . وفي هذه الحالة تتمتع تلك المعدات والمواد بالإعفاءات المنصوص عليها في الفقرة (١) من هذه المادة إلى أن يعاد تصديرها أو إلى أن يتم التصرف فيها وفقا للوائح الجمركية . ويجوز للسلطات الجمركية التابعة للطرف المتعاقد الآخر أن تطلب وضع هذه المواد تحت إشرافها .
- ٥- تطبق الإعفاءات التي تنص عليها هذه المادة كذلك في الحالات التي تدخل فيها مؤسسة النقل الجوي المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين في ترتيبات مع مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشأن فرض أو تحويل خاص بالمعدات المعتادة والمواد الأخرى المشار إليها في الفقرات (١) و (٢) من هذه المادة بشروط أن تتمتع المؤسسة أو المؤسسات الأخرى بنفس الإعفاءات من الطرف المتعاقد الآخر .
- ٦- تغطي من الرسوم الجمركية ورسوم المهنة والرسوم المشابهة الأمتعة والبضائع العابرة مباشرة ( ترانزيت ) لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين .

## المادة (٨)

### الرسوم الجمركية

- ١- تغطي من كافة الرسوم الجمركية ورسوم المهنة والرسوم المشابهة وعلى أساس المعاملة بالمثل طائرات مؤسسة النقل الجوي المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين التي تسيورها هذه المؤسسة على الخطوط الجوية الدولية وكذلك معداتها المعتادة والوقود وزيوت التشحيم والإمدادات الفنية القابلة للاستهلاك وقطع الغيار بما فيها المحركات وخزيرن الطائرة (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والدخان) الموجودة على متنها لدى وصولها إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشرط أن تظل هذه المعدات المعتادة والمواد الأخرى على متن الطائرة .
- ٢- تغطي من كافة الرسوم الجمركية ورسوم المهنة والرسوم المشابهة وعلى أساس المعاملة بالمثل المعدات المعتادة وكميات الوقود وزيوت التشحيم والإمدادات الفنية القابلة للاستهلاك وقطع الغيار بما فيها المحركات وخزيرن الطائرة (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والدخان) وتذاكر السفر المطبوعة وفواتير الشحن الجوي وأية مواد مطبوعة تحمل شعار مؤسسة النقل الجوي المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين ومواد الدعاية التي توزعها تلك المؤسسة بالمجان عند دخولها إقليم الطرف المتعاقد الآخر بواسطة أو نيابة عن مؤسسة النقل الجوي المعينة أو تزود بها الطائرة التي تشغلها تلك المؤسسة حتى لو تم استعمال هذه المعدات والمواد الأخرى على جزء من الرحلة الذي يتم فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر .
- ٣- يجوز طلب وضع المعدات المعتادة والمواد الأخرى المشار إليها في الفقرات (١) و (٢) من هذه المادة تحت إشراف أو رقابة السلطات الجمركية التابعة للطرف المتعاقد الآخر .

ب) يجب تقديم التعريفات التي تقترحها مؤسسة النقل الجوي المعينة من طرف متعاقد والخاصة بهذا النقل الى سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر لاعتمادها . ويجب تقديم هذه التعريفات بشكل يمكن سلطات الطيران من الاطلاع على التفاصيل المشار اليها في الفقرة (١) من هذه المادة وذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل بها بتسعين (٩٠) يوما على الأقل . وتعتبر هذه التعريفات المقترحة بأنها قدمت لسلطات الطيران من تاريخ تسلم تلك السلطات لهذه التعريفات .

ج) يجوز أن توافق سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد في أي وقت على هذه التعريفات التي قدمت إليها ، وتعتبر هذه التعريفات أنها قد اعتمدت مالم تخطر هذه السلطات مؤسسة النقل الجوي المعينة كتابيا بعدم موافقتها خلال ثلاثين (٣٠) يوما بعد تاريخ تقديم هذه التعريفات .

د) يجوز لسلطات الطيران التابعة لأي طرف متعاقد سحب موافقتها على هذه التعريفات التي اعتمدها وإخطار مؤسسة النقل الجوي المعينة بوجوب وقف العمل بهذه التعريفات بعد انقضاء مهلة التسعين (٩٠) يوما التي حددتها لها تلك السلطات .

١- بالرغم من أحكام الفقرتين (٥) و (١٠/ج) من هذه المادة ، فإنه يجب على سلطات الطيران التابعة لطرف متعاقد أن لا ترفض أية تعرفّة مقترحة تقدمها لها مؤسسة النقل الجوي المعينة والتي تماثل (في مستوى السعر والشروط وتاريخ الانتهاء ولكن ليس بالضرورة المسار المستخدم ) تلك التعرّفّة التي تتقاضاها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل ذلك الطرف المتعاقد والخاصة بالخدمات المقارنة بين نفس النقاط أو التعرّفّة الأكثر تحديداً أو الأعلى من تلك التعرّفّة .

٧- إذا لم توافق سلطات الطيران التابعة لأي طرف متعاقد على تعرفه تقدم لها وفقا للفقرة (٥) من هذه المادة ، أو أن سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين لم تتمكن من تحديد التعرفة بالاتفاق المشترك بينهما وفقا للفقرة (٦) من هذه المادة ، يجوز فض النزاع بينهما وفقا لأحكام المادة (١٥) من هذه الاتفاقية .

٨- مع مراعاة الفقرة (٩) من هذه المادة ، تظل التعرفة المحددة وفقا لأحكام هذه المادة سارية المفعول إلى أن يتم استبدالها بتعرفه جديدة .

٩- باستثناء ما اتفقت عليه سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين على تحديد المدة ، لا يجوز أن يمتد العمل بأية تعرفه بموجب الفقرة (٨) من هذه المادة :-

(أ) لأكثر من اثني عشر شهرا بعد التاريخ المحدد لانتهاء العمل بها .  
(ب) لأكثر من اثني عشر شهرا بعد تاريخ تقديم التعرفة التي تم استبدالها إلى سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية من كل طرف متعاقد وذلك إذا لم يكن لهذه التعرفة تاريخ محدد لانتهاء العمل بها .

١٠- (أ) تخضع التعرفات التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لدولة الإمارات العربية المتحدة للنقل بين منطقة هونج كونج الإدارية الخاصة ودولة أخرى غير دولة الإمارات العربية المتحدة لموافقة سلطات الطيران في منطقة هونج كونج الإدارية الخاصة وتلك الدولة .  
وتخضع التعرفات التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لمنطقة هونج كونج الإدارية الخاصة للنقل بين دولة الإمارات العربية المتحدة ودولة أخرى لموافقة سلطات الطيران في دولة الإمارات العربية المتحدة وتلك الدولة .



الأخرى من اعتماد أية تعرفه وذلك في حالة عدم تمكن تلك المؤسسة من الحصول على موافقة مؤسسات النقل الجوي الأخرى على هذه التعرفه ، أو أن مؤسسات النقل الجوي الأخرى لا تعمل على نفس الطريق . وإن الإشارة إلى " نفس الطريق " في هذه الفقرة والفقرة السابقة تعني الطريق الذي يتم التشغيل عليه وليس الطريق المحدد .

٤- يجب تقديم التعرفات التي تقترحها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة والخاصة بالنقل بين منطقة هونج كونج الإدارية الخاصة ودولة الإمارات العربية المتحدة إلى سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين لاعتمادها . ويجب تقديم هذه التعرفات بشكل يمكن سلطات الطيران من الاطلاع على التفاصيل المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة وذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل بها بستين (٦٠) يوماً على الأقل ويجوز إنقاص هذه المدة بشرط موافقة سلطات الطيران المذكورة على ذلك . وتعتبر هذه التعرفات المقترحة بأنها قدمت لسلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين من تاريخ تسلم تلك السلطات لهذه التعرفات .

٥- يجوز أن توافق سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين على التعرفات المقترحة في أي وقت ، وتعتبر هذه التعرفات المقدمة وفقاً للفقرة (٤) من هذه المادة أنها قد اعتمدت ما لم تخطر سلطات الطيران التابعة لطرف متعاقد سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر كتابياً بعدم موافقتها وذلك خلال ثلاثين (٣٠) يوماً بعد تاريخ تقديم هذه التعرفات .

٦- إذا لم يتم الاتفاق على تعرفه وفقاً لأحكام الفقرة (٥) من هذه المادة ، يجوز لسلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين تحديد التعرفه بالاتفاق المشترك بينهما . ويجوز لأي طرف متعاقد ، خلال ٣٠ يوماً من تاريخ تسلم الإخطار بعدم الموافقة ، أن يطلب إجراء مشاورات بين سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين والتي يجب أن تعقد خلال (٣٠) يوماً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر لهذا الطلب كتابياً .

## المادة (٧)

### التعريفات

- ١- يقصد باصطلاح "تعرفات" واحدا أو أكثر مما يلي :-
- (أ) الأسعار التي تحددها مؤسسات النقل الجوي لنقل الركاب وأمتعتهم على الخطوط الجوية المنتظمة وكذلك أجور وشروط الخدمات المساعدة لهذا النقل .
- (ب) الأسعار التي تحددها مؤسسات النقل الجوي لنقل البضائع (باستثناء البريد) على الخطوط الجوية المنتظمة .
- (ج) الشروط التي تحكم تطبيق أي من هذه الأسعار بما في ذلك أية فائدة مرتبطة بها .
- (د) العمولات التي تدفعها أي من مؤسسات النقل الجوي للوكيل مقابل التذاكر التي باعها أو فواتير الشحن الجوي التي أنجزها في عملية النقل على الخطوط الجوية المنتظمة .
- ٢- تعتمد التعريفات التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين للنقل بين منطقة هونج كونج الإدارية الخاصة ودولة الإمارات العربية المتحدة من قبل سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين ، وتحدد هذه التعريفات في مستويات معقولة مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك بما فيها تكلفة تشغيل الخطوط المتفق عليها ومصالح المستخدمين والريح المعقول والتعريفات التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تعمل على نفس الطريق كله أو جزء منه .
- ٣- تحدد التعريفات المشار إليها في الفقرة (٢) من هذه المادة بالاتفاق بين مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين التي يجوز لها أن تستشير مؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تعمل على الطريق كله أو جزء منه وذلك قبل أن تقوم باقتراح هذه التعريفات . وعلى كل حال ، فإن مؤسسة النقل الجوي المعينة سوف لن تمنع من اقتراح أية تعرفات ، وكذلك سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين لن تمنع هي

## المادة (٦)

### المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

- ١- يجب أن تتاح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة لتشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة .
- ٢- على مؤسسات النقل الجوي المعينة من كل طرف متعاقد أن تراعي مصالح مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها الخطوط المتفق عليها حتى لا تؤثر بلامبرر على الخطوط التي تشغيلها على نفس الطرق كلها أو جزء منها .
- ٣- يجب أن تتناسب الخطوط المتفق عليها التي تقوم بتشغيلها مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين مع احتياجات الجمهور للنقل على الطرق المحددة ، وأن يكون هدفها الرئيسي توفير حمولة بمعامل معقول تتناسب مع الاحتياجات القائمة والمتوقعة بطريقة معقولة لنقل الركاب والبضائع بما فيها البريد من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي . ويجب أن يتم نقل الركاب والبضائع بما في ذلك البريد سواء في حالة الأخذ من أو الاتزال في نقاط واردة في الطرق المحددة غير تلك النقاط الواردة في إقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة وفقا للمبادئ العامة التي تقضي بأن تتناسب الحمولة مع :-
  - أ) احتياجات الحركة من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي .
  - ب) احتياجات الحركة في المنطقة التي تمر خلالها الخطوط المتفق عليها ، وذلك بعد مراعاة الخطوط الجوية الأخرى التي تسيرها مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول التي تشملها المنطقة .
  - ج) احتياجات التشغيل لمؤسسة النقل الجوي العابرة
- ٤- يقوم الطرفان المتعاقدان سوية ومن وقت لآخر بتحديد السعة المعروضة على الطرق المحددة .

## الجامعة (٥)

### إلغاء أو وقف تراخيص التشغيل

- ١- يحق لكل طرف متعاقد إلغاء تراخيص التشغيل أو وقف ممارسة مؤسسة النقل الجوي المعونة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للحقوق المبينة في الفقرة (٢) من المادة (٣) من هذه الاتفاقية ، أو فرض ما يراه ضروريا من شروط على ممارسة هذه الحقوق وذلك :-
- (أ) - في أية حالة لا تقتنع فيها حكومة منطقة هونج كونج الإدارية الخاصة بأن الملكية الجوهرية لهذه المؤسسة وإدارتها الفعلية في يد حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة أو في يد رعاياها .
- في أية حالة لا تقتنع فيها حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة بأن منشأ تلك المؤسسة ومقرها التجاري الرئيسي في منطقة هونج كونج الإدارية الخاصة .
- (ب) إذا قصرت المؤسسة في اتباع القوانين أو اللوائح المصول بها لدى الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق .
- (ج) إذا لم تقم المؤسسة بالتشغيل طبقا للشروط المقررة في هذه الاتفاقية .
- ٢- إذا لم يكن الإلغاء الفوري أو وقف تراخيص التشغيل أو فرض الشروط الواردة في الفقرة (١) من هذه المادة ضروريا لمنع وقوع مخلفات جديدة للقوانين أو اللوائح ، فلا يجوز ممارسة هذا الحق إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر .

#### المادة (٤)

#### تعيين وترخيص مؤسسات النقل الجوي

- ١- يحق لكل طرف متعاقد أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة بتعيين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها على الطرق المحددة وسحب أو تغيير هذه التعيينات .
- ٢- على الطرف المتعاقد الآخر عند تصلم هذا الإخطار أن يصدر بدون تأخير تراخيص التشغيل اللازمة لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية مع مراعاة أحكام الفقرتين (٣) و (٤) من هذه المادة .
- ٣- (i) يحق لحكومة منطقة هونج كونج الإدارية الخاصة أن ترفض منح تراخيص التشغيل المشار إليها في الفقرة (٢) من هذه المادة ، أو فرض ما تراه ضروريا من شروط على ممارسة مؤسسة النقل الجوي المعنية للحقوق المبينة في الفقرة (٢) من المادة (٣) من هذه الاتفاقية ، وذلك في أية حالة لا تقتنع فيها بأن الملكية الجوهرية لهذه المؤسسة وإدارتها الفعلية في يد حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة أو في يد رعاياها .
- (ب) يحق لحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة أن ترفض منح تراخيص التشغيل المشار إليها في الفقرة (٢) من هذه المادة ، أو فرض ما تراه ضروريا من شروط على ممارسة مؤسسة النقل الجوي المعنية للحقوق المبينة في الفقرة (٢) من المادة (٣) من هذه الاتفاقية ، وذلك في أية حالة لا تقتنع فيها بأن منشأ تلك المؤسسة ومقرها التجاري الرئيسي في منطقة هونج كونج الإدارية الخاصة .
- ٤- يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنه تتوفر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين والقواعد التي تطبقها هذه السلطات بصورة مألوفة ومعقولة على تشغيل الخطوط الجوية الدولية .
- ٥- يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها وإصدار تراخيص تشغيل لها أن تبدأ في تشغيل الخطوط المتفق عليها بشرط أن تتقيد تلك المؤسسة بتطبيق أحكام هذه الاتفاقية .

### المادة (٣)

#### نظم الحقوق

- ١- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية فيما يتعلق بخطوطه الجوية الدولية :-
  - أ) الحق في عبور إقليمه دون الهبوط فيه .
  - ب) الحق في الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية .
- ٢- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في هذه الاتفاقية بغرض تشغيل خطوط جوية دولية على الطرق المحددة في القسم المخصص لذلك في ملحق هذه الاتفاقية . ويطلق على هذه الخطوط والطرق "الخطوط المتفق عليها" والطرق المحددة "على التوالي" . وتتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من جانب كل طرف متعاقد في أثناء تشغيلها خطأ متفقا عليه على أي طريق محدد بالإضافة إلى الحقوق الموضحة في الفقرة (١) من هذه المادة بالحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة لهذا الطريق طبقا لملحق هذه الاتفاقية وذلك لغرض أخذ وإنزال ركاب وبضائع وبريد على حدة أو مجتمعة .
- ٣- ليس في نص الفقرة (٢) من هذه المادة ما يخول مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لطرف متعاقد حق نقل ركاب وبضائع وبريد نظير أجر أو مكافأة من نقطة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى داخل إقليم ذلك الطرف .
- ٤- إذا لم تتمكن مؤسسة نقل جوي معينة تابعة لطرف متعاقد من تشغيل خط جوي على طرقها المعتادة بسبب نزاع مسلح واضطرابات أو تطورات سياسية أو بسبب ظروف خاصة وغير عادية ، فانه يتوجب على الطرف المتعاقد الآخر بذل أقصى جهد ممكن لتسهيل استمرار تشغيل هذا الخط وذلك من خلال عمل ترتيبات مؤقتة ومناسبة لهذه الطرق .

**المادة (٣)**  
**تطبيق أحكام معاهدة شيكاغو**  
**على الخطوط الجوية الدولية**

عند تنفيذ هذه الاتفاقية ، يجب على الأطراف المتعاقدة مراعاة أحكام معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في ٧ ديسمبر ١٩٤٤م متضمنة الملاحق وأية تعديلات على المعاهدة أو ملاحقها والتي تطبق على كلا الطرفين المتعاقدين وذلك بقدر ما يمكن تطبيق هذه الأحكام على الخطوط الجوية الدولية .

## المادة (١)

### تجاويف

في تطبيق هذه الإتفاقية يقصد بالكلمات والعبارات التالية المعاني الموضحة  
قرين كل منها ما لم يدل سياق النص على غير ذلك :-

(أ) "سلطات الطيران" : تعني بالنسبة لمنطقة هونج كونج الإدارية  
الخاصة مدير الطيران المدني ، وبالنسبة لدولة الإمارات العربية المتحدة وزير  
المواصلات ، أو في كلتا الحالتين أي شخص أو هيئة يعهد إليها القيام  
بالمهام التي تعارضها حاليا السلطات المذكورة أصلا أو أية مهام  
مماثلة .

(ب) "مؤسسات النقل الجوي المهيئة" : تعني مؤسسات النقل الجوي  
التي يتم تعيينها والترخيص لها طبقا للمادة (٤) من هذه الإتفاقية .

(ج) "الأقاليم" : بالنسبة لدولة الإمارات العربية المتحدة يكون له نفس  
المعنى المحدد له في المادة (٢) من معاهدة الطيران المدني الدولي التي  
عرضت للتوقيع في شيكاغو في ٧ ديسمبر ١٩٤٤م ، وبالنسبة لمنطقة  
هونج كونج الإدارية الخاصة بشمل جزيرة هونج كونج وكاولون  
والأقاليم الجديدة .

(د) "خط جوي" و"خط جوي هولي" و"مؤسسة نقل جوي" و"الحيوط  
لأغراض غير تجاوية" : تكون لها نفس المعاني المحددة لها في المادة  
(١٦) من المعاهدة المذكورة .

(ذ) "هذه الإتفاقية" : تشمل الملحق وأية تعديلات عليه أو على  
هذه الإتفاقية .



## **اتفاقية**

**بين**

**حكومة منطقة هونغ كونغ**

**الإدارية الخاصة لجمهورية الصين الشعبية**

**و**

**حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة**

**في شأن**

**الخدمات الجوية بين منطقة هونغ كونغ**

**الإمارية الخاصة لجمهورية الصين الشعبية**

**ودولة الإمارات العربية المتحدة ومطوائهما**

لما كانت حكومة منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة لجمهورية الصين الشعبية (منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة) وحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة ترغبان في عقد اتفاق بغرض وضع إطار عمل للخدمات الجوية بين منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة ودولة الإمارات العربية المتحدة ،  
فقد اتفقتا على ما يأتي :-

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE HONG KONG SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THE HONG KONG SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA AND THE UNITED ARAB EMIRATES

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China ("the Hong Kong Special Administrative Region") and the Government of the United Arab Emirates,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between the Hong Kong Special Administrative Region and the United Arab Emirates,

Have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

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

(a) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Director of Civil Aviation, and in the case of the United Arab Emirates, the Minister of Communications, 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 airlines" means airlines which have been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(c) The term "area" in relation to the Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to the United Arab Emirates has the meaning assigned to "territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

(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 said Convention;

(e) The term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

*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 Conven-

tion or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

*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) (a) The Government of the Hong Kong Special Administrative Region 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 it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the United Arab Emirates or its nationals.

(b) The Government of the United Arab Emirates 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 it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region.

(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) (i) In the case of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the United Arab Emirates or its nationals;

(ii) In the case of the Government of the United Arab Emirates, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region; 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 benefit 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 the Hong Kong Special Administrative Region and the United Arab Emirates 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 the Hong Kong Special Administrative Region and the United Arab Emirates 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 the United Arab Emirates for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and a State other than the United Arab Emirates shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Hong Kong Special Administrative Region and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Hong Kong Special Administrative

Region for carriage between the United Arab Emirates and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the United Arab Emirates 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. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security 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) 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 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, 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) The designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to convert and remit to the Hong Kong Special Administrative Region from the United Arab Emirates on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of the United Arab Emirates shall have the right to convert and remit to the United Arab Emirates from the Hong Kong Special Administrative Region on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the 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, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party according to the laws and regulations of that Contracting Party uniformly applied. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

#### *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 crew, 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*

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place try to settle it by negotiation.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of a Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) Within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to

the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment 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 hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of a Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) A Contracting Party may submit a request for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

#### *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*

One Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by that other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by agreement before the end 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*

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

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

Done in duplicate at Hong Kong this 29th day of April 1998 in the English and Arabic languages, both texts being equally authoritative. However, in case of any divergence between the texts, the English language text shall prevail.

For the Government of the Hong Kong Special Administrative Region

of the People's Republic of China:

STEPHEN IP

Secretary for Economic Services

For the Government of the United Arab Emirates:

MOHAMMED YAHYA AL SUWEIDI

Assistant Undersecretary for Civil AviationAnnex

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region:

Hong Kong Special Administrative Region--intermediate points--points in the United Arab Emirates--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 the Hong Kong Special Administrative Region may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, points in the United Arab Emirates in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at the Hong Kong Special Administrative Region.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in the United Arab Emirates 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 the United Arab Emirates:

Points in the United Arab Emirates--intermediate points--Hong Kong Special Administrative Region--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 the United Arab Emirates may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in the United Arab Emirates in any order, intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in the United Arab Emirates.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at the Hong Kong Special Administrative Region 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.

Mr. Tung Chee Hwa,

I hereby inform you that the Central People's Government authorises the Government of the Hong Kong Special Administrative Region to conclude the Agreement between the

Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the United Arab Emirates concerning Air Services.

Best regards,

QIAN QICHEN

Vice Premier of the State Council and Minister of Foreign Affairs

Beijing, 4 January 1998

Chief Executive

Hong Kong Special Administrative Region

People's Republic of China

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE DE HONG KONG DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ET LE GOUVERNEMENT DES ÉMIRATS ARABES UNIS RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE DE HONG KONG DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ET LES ÉMIRATS ARABES UNIS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong, de la République populaire de Chine ("la Région administrative spéciale de Hong Kong") et le Gouvernement des Émirats arabes unis,

Désireux de conclure un accord afin de mettre en place le cadre de l'exploitation de services aériens entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et les Émirats arabes unis,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord, et à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) L'expression "autorités aéronautiques " désigne, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, le Directeur de l'aviation civile, et, dans le cas des Émirats arabes unis, le Ministre des communications ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toutes fonctions pouvant être à l'heure actuelle exercées par les autorités susmentionnées, ou des fonctions similaires ;

b) L'expression "entreprises aériennes désignées " désigne les entreprises de transport aérien désignées et autorisées conformément à l'article 4 du présent Accord ;

c) Le terme "zone", en ce qui concerne la Région administrative spéciale de Hong Kong, désigne l'île de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux territoires, et, en ce qui concerne les Émirats arabes unis, a le sens attribué au terme "territoire " par l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago ;

d) Les expressions "services aériens ", "services aériens internationaux", "entreprises de transport aérien" et "escales non commerciales " ont le sens que leur attribue l'article 96 de ladite Convention ;

e) L'expression "le présent Accord " englobe l'annexe audit accord ainsi que tout amendement qui y serait apporté ou qui serait apporté 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, ouverte à la signa-

ture le 7 décembre 1944 à Chicago, y compris de celles de ses annexes et de tout amendement qui serait apporté à la convention ou à ses annexes et qui s'appliquerait 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 contractante les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler sa zone sans y atterrir ;
- b) Le droit de faire des escales 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 de l'exploitation 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 respectivement désignés par l'expression "les services agréés " et "les routes indiquées ". Pour l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, les entreprises 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, ceci afin d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris du courrier, séparément ou ensemble.

3) Aucune des dispositions du paragraphe 2) du présent article ne sera réputée conférer aux entreprises désignées par 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 la zone de l'autre Partie contractante.

4) Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou de faits politiques nouveaux, ou de circonstances particulières et inhabituelles, une entreprise aérienne désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur sa route normale, l'autre Partie contractante fait tout son possible pour faciliter le maintien de ce service en réaménageant temporairement les routes dans des conditions appropriées.

### *Article 4. Désignations et autorisations des entreprises de transport aérien*

1) Chacune des Parties contractantes a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins d'exploiter les services agréés sur les routes indiquées, ainsi que de retirer ou de modifier ces désignations.

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

3) a) Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2) du présent article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaire à l'exercice, par une entreprise aérienne désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2) de l'article 3 du présent Accord, en tout



état de cause s'il n'a pas la preuve que l'entreprise de transport aérien n'appartient pas dans une large mesure au et n'est pas effectivement contrôlée par le Gouvernement des Émirats arabes unis ou par ses ressortissants ou qu'elle appartient en grande partie à ces derniers.

b) Le Gouvernement des Emirats arabes unis a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2) du présent article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise aérienne désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2) de l'article 3 du présent Accord, dans tous les cas où il n'a pas la preuve que ladite entreprise de transport aérien est immatriculée dans la Région administrative spéciale de Hong Kong et qu'elle y a son lieu principal d'activité.

4) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ont la faculté d'exiger d'une entreprise aérienne désignée par l'autre Partie contractante qu'elle lui fournisse la preuve qu'elle remplit les conditions imposées par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par ces autorités à l'exploitation de services aériens internationaux.

5) Lorsqu'une entreprise 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 ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaire à l'exercice de ces droits :

a) i) Dans le cas du Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong, dans tous les cas où il n'a pas la preuve que l'entreprise de transport aérien appartient en grande partie au et est effectivement contrôlée par le Gouvernement des Emirats arabes unis ou par ses ressortissants ou qu'elle appartient en grande partie à ces derniers ;

ii) Dans le cas du Gouvernement des Emirats arabes unis, dans tous les cas où celui-ci n'a pas la certitude que l'entreprise de transport aérien est immatriculée dans la Région administrative spéciale de Hong Kong et qu'elle y a son siège principal d'activité ; ou

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

c) Si cette entreprise manque, de quelque autre manière que ce soit, de mettre son exploitation en conformité aux conditions prescrites par le présent Accord.

2) À moins qu'il ne soit immédiatement essentiel 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 le présent 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 convenus*

1) Les entreprises désignées par les Parties contractantes ont la faculté d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées dans des conditions d'équité et d'égalité.

2) Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises aériennes désignées par chacune des Parties contractantes prennent en considération les intérêts des entreprises aériennes désignées par l'autre Partie contractante de manière à ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3) Les services convenus assurés par les entreprises aériennes désignées par les Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins de la population en matière de transport sur les routes indiquées, et avoir pour principal objectif de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de fret, y compris du courrier, en provenance ou à destination de la zone de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et du fret, y compris du courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la zone de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise, les principes généraux à respecter, suivant lesquels la capacité doit être adaptée, sont les suivants :

a) Besoins de trafic à destination et en provenance de la zone de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise aérienne ;

b) Besoins de trafic dans la région desservie par le service convenu, compte tenu des autres services de transport assurés par des entreprises de transport aérien des États de la région ; et

c) Exigences de l'exploitation des services long-courrier.

4) Les Parties contractantes déterminent périodiquement et d'un commun accord la capacité à fournir sur les routes indiquées.

*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 sur des services aériens réguliers, ainsi que des frais et conditions relatifs aux prestations accessoires à ce transport ;

b) Du taux du fret appliqué par une entreprise pour le transport du fret (à l'exclusion 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 sur des services aériens réguliers.

2) Les tarifs que les entreprises aériennes désignées par les Parties contractantes appliquent aux transports entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et les Emirats arabes unis sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

ntes et sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, dont le coût de l'exploitation des services agréés, l'intérêt des usagers, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres entreprises de transport aérien exploitant tout ou partie de la même route.

3) Les tarifs visés au paragraphe 2) du présent article peuvent être fixés d'un commun accord par les entreprises aériennes désignées par les Parties contractantes, sollicitant l'agrément des tarifs, après consultation éventuelle des autres entreprises exploitant tout ou partie de la même route, ceci avant de proposer lesdits tarifs. Toutefois, une entreprise aérienne désignée ne peut être empêchée de proposer, ni les autorités aéronautiques des Parties contractantes d'agréer un tarif quel qu'il soit, si cette entreprise n'a pas obtenu l'agrément des autres entreprises désignées quant audit tarif, 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) Tout tarif proposé pour le transport entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et les Emirats arabes unis est déposé auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par la ou les entreprises aériennes désignées sollicitant son agrément, et ce sous la forme que les autorités aéronautiques peuvent séparément exiger pour que soient mis en évidence les éléments d'information visés au paragraphe 1) du présent article. Le tarif est déposé au minimum 60 jours (ou dans un délai plus bref éventuellement convenu par les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date proposée pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé est réputé avoir 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 à tout moment par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante et, sous réserve qu'il ait été déposé conformément aux dispositions du paragraphe 4) du présent article, est réputé avoir été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante sauf si, dans les 30 jours (ou dans un délai plus bref éventuellement convenu par les autorités aéronautiques des Parties contractantes) après la date du dépôt de la demande, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ont notifié par écrit les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur rejet du tarif proposé.

6) Si une notification de rejet est adressée conformément aux dispositions du paragraphe 5) du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent fixer le tarif d'un commun accord. À cet effet, l'une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours suivant la notification du rejet, demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, lesquelles ont lieu dans un délai de 30 jours à compter de la date de la réception, par l'autre Partie contractante, de la notification écrite de la demande.

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

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

9) Sauf accord des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes, et pour la période dont elles peuvent convenir, la validité d'un tarif ne peut être prorogée en vertu des dispositions du paragraphe 8) du présent article :

a) Quand le tarif comporte une date d'expiration, au-delà de 12 mois après sa date d'expiration ;

b) Quand un tarif ne comporte pas de date d'expiration, au-delà de 12 mois après la date du dépôt d'un nouveau tarif auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par une entreprise aérienne désignée par l'une des Parties contractantes.

10) a) Les tarifs pratiqués par les entreprises aériennes désignées par les Émirats arabes unis pour assurer le transport entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et un Etat autre que les Emirats arabes unis, sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques de la Région administrative spéciale de Hong Kong et, le cas échéant, de celles de l'autre État. Les tarifs demandés par les entreprises aériennes désignées par la Région administrative spéciale de Hong Kong pour assurer le transport entre les Émirats arabes unis et un autre État sont soumis à l'agrément des autorités aéronautiques des Émirats arabes unis et, le cas échéant, de celles de l'autre État.

b) Tout tarif proposé pour un tel transport est déposé, par l'entreprise aérienne désignée de l'une des Parties contractantes sollicitant l'agrément d'un tel tarif, auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Il est déposé sous la forme que ces autorités aéronautiques peuvent exiger pour que soient mis en évidence les éléments d'information visés au paragraphe 1) du présent article, ceci 90 jours au moins (ou dans un délai plus bref si elles en décident ainsi) avant la date proposée pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé est réputé avoir été déposé à la date à laquelle il est reçu par lesdites autorités aéronautiques.

c) Ce tarif peut être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques de la Partie contractante auprès desquelles il a été déposé, et est considéré comme ayant été agréé par celles-ci à moins que, dans les 30 jours suivant la date du dépôt, elles n'aient fait savoir par écrit à l'entreprise de transport aérien désignée et sollicitant l'agrément dudit tarif qu'elles le rejettent.

d) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent retirer leur agrément à tout tarif de cette nature, déjà agréé par elles ou considéré comme ayant été agréé par elles, moyennant l'envoi d'un préavis de 90 jours à l'entreprise désignée appliquant ledit tarif. L'entreprise de transport aérien en question cesse d'appliquer le tarif à la fin de ce délai.

11) Nonobstant les dispositions du paragraphe 5) et de l'alinéa c) du paragraphe 10) du présent article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante n'ont pas la faculté de rejeter un quelconque tarif proposé et ayant été déposé auprès d'elles par une entreprise désignée, dès lors qu'il correspond (par exemple, par le niveau des prix pratiqués, les conditions et la date d'expiration quoique pas nécessairement la route utilisée) au tarif appliqué par une entreprise de transport aérien de ladite Partie contractante pour des services comparables entre les mêmes points, ou dès lors qu'il est plus restrictif ou plus élevé que ce tarif.

*Article 8. Droits de douane*

1) Les aéronefs exploités sur les services aériens internationaux par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes, de même que leurs équipements normaux, leur carburant, leurs lubrifiants, leur réserve technique de bord, les pièces détachées, y compris les moteurs, et les provisions de bord (notamment, quoique non exclusivement, les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs sont exonérés par l'autre Partie contractante, et à titre réciproque, de tous droits de douane, impôts indirects et autres droits ou taxes analogues non fondés sur le coût des services rendus à l'arrivée, ceci à condition que l'équipement normal et lesdits autres éléments restent à bord des aéronefs.

2) L'équipement normal, le carburant, les lubrifiants, les provisions techniques et les pièces, y compris les moteurs et les provisions de bord (notamment, quoique non exclusivement, les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), les stocks de billets imprimés, les lettres de transport aérien, tous les imprimés portant la marque d'une entreprise aérienne désignée d'une Partie contractante, ainsi que les matériaux publicitaires usuels distribués gratuitement par ladite entreprise désignée, introduits dans la zone de l'autre Partie contractante par ou pour le compte de ladite entreprise désignée ou embarqués à bord d'un aéronef exploité par ladite entreprise, sont exonérés par l'autre Partie contractante, à titre réciproque, de tous droits de douane, impôts indirects et autres droits et taxes analogues non fondés sur le coût des services rendus à l'arrivée, même si cet équipement normal ainsi que lesdits autres éléments doivent être utilisés au cours de toute partie du survol de la zone de l'autre Partie contractante.

3) Il peut être exigé que l'équipement normal et les autres éléments visés aux paragraphes 1) et 2) du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières de l'autre Partie contractante.

4) L'équipement normal et les autres éléments visés au paragraphe 1) du présent article peuvent être débarqués dans la zone de l'autre Partie contractante avec l'agrément des autorités douanières de cette dernière. Dans un tel cas, ledit équipement normal ainsi que lesdits éléments jouissent, à titre réciproque, des exonérations visées au paragraphe 1) du présent article, jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit disposé d'une quelconque autre manière dans des conditions conformes aux règlements douaniers. Les autorités douanières de ladite autre Partie contractante peuvent cependant exiger que ledit équipement normal et lesdits autres éléments soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment-là.

5) Les exonérations prévues au présent article sont également accordées lorsqu'une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes a conclu des arrangements avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien pour le prêt ou le transfert, dans la zone de l'autre Partie contractante, de l'équipement normal et des autres éléments visés aux paragraphes 1) et 2) du présent article, étant entendu que ladite ou lesdites entreprises de transport aérien bénéficient pareillement de telles exonérations de la part de l'autre Partie contractante.

6) Les bagages et le fret en transit direct dans la zone d'une Partie contractante sont exonérés de droits de douane, impôts indirects et autres droits et taxes similaires non fondés sur le coût des services rendus à l'arrivée.

*Article 9. Sécurité aérienne*

1) Chacune des Parties contractantes réaffirme que l'obligation qu'elle a à l'égard de l'autre Partie contractante d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre toute forme d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. En particulier, chacune des Parties contractantes agit conformément aux dispositions applicables à la sécurité aérienne, telles que figurant dans la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, dans la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et dans la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2) Chacune des Parties contractantes se voit accorder à sa demande toute l'assistance nécessaire par l'autre Partie contractante, afin de prévenir les actes de capture illicites d'aéronefs civils ainsi que les autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3) Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux dispositions applicables en matière de sécurité aérienne arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent dans les 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 d'aéronefs immatriculés sous son pavillon ou des exploitants dont le lieu principal d'activité ou la résidence permanente se situe dans sa zone, ainsi que des exploitants des aéroports situés dans sa zone qu'ils se conforment aux dites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4) Chacune des Parties contractantes convient qu'il peut être exigé de ces exploitants d'aéronefs de respecter les dispositions concernant la sûreté de l'aviation, visées au paragraphe (3) du présent article et que l'autre Partie contractante impose pour l'entrée, la sortie ou le séjour dans sa zone. Chacune des Parties contractantes veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages, le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes examine par ailleurs avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales et raisonnables de sécurité soient prises pour faire face à une menace particulière.

5) En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, chacune des Parties contractantes aide l'autre en facilitant les communications ainsi que par d'autres mesures appropriées visant à mettre fin rapidement et sans danger à cet incident ou à cette menace d'incident.

*Article 10. Fourniture de statistiques*

Les autorités aéronautiques de chaque 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 convenus par les entreprises aériennes désignées de ladite Partie contractante. Dans ces relevés figurent tous les renseignements voulus pour que l'on puisse déterminer le volume du trafic acheminé par ces entreprises de transport aérien sur les services convenus, ainsi que les origines et les destinations dudit trafic.

*Article 11. Conversion et transfert des recettes*

1) Les entreprises désignées de la Région administrative spéciale de Hong Kong ont le droit de convertir et de transférer des Émirats arabes unis à la Région administrative spéciale de Hong Kong, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales par rapport à leurs dépenses locales. Les entreprises aériennes désignées des Émirats arabes unis ont le droit de convertir et de transférer de la Région administrative spéciale de Hong Kong aux Émirats arabes unis, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales par rapport à leurs dépenses locales.

2) Les opérations de conversion et de transfert de ces recettes sont autorisées sans restriction, au taux de change applicable aux transactions au comptant 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 effectuer ces conversions et ces transferts.

*Article 12. Représentation des entreprises aériennes désignées et ventes*

1) Les entreprises aériennes désignées par 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 zone de cette autre Partie contractante leurs cadres dirigeants, leurs agents techniques et d'exploitation et les autres spécialistes nécessaires aux services de transport aérien.

2) Les entreprises aériennes désignées par chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre des prestations de transport aérien dans la zone de l'autre Partie contractante dans des conditions conformes aux lois et règlements uniformément appliqués par ladite Partie contractante. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre, et toute personne a la faculté d'acheter ces prestations de transport en monnaie locale ou dans toute autre monnaie librement convertible.

*Article 13. Redevances d'usage*

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

2) Aucune des Parties contractantes ne peut imposer ni permettre que soient imposées aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ces propres entreprises désignées exploitant des services aériens internationaux similaires.

3) Chacune des Parties contractantes encourage la concertation, concernant les redevances d'usage, entre ses autorités responsables de la perception de ces redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et les installations fournis par ces autorités compétentes, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations

représentatives de ces entreprises. Dans le cas de toutes propositions visant à amender les redevances d'usage, un préavis raisonnable est donné à ces utilisateurs, pour leur permettre d'exprimer leurs points de vue avant que les changements ne soient faits. Chacune des Parties contractantes encourage de plus ses autorités compétentes en matière de perception de ces redevances et ces utilisateurs à échanger les renseignements voulus sur 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, commencent dans les 60 jours suivant la date de la réception, par l'autre Partie contractante, d'une demande écrite à cet effet, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

#### *Article 15. Règlement des différends*

1) En cas de différend entre les Parties contractantes, relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes tentent d'abord de le régler par voie de négociation.

2) Si elles ne parviennent pas à régler le différend par voie de négociation, elles peuvent le soumettre à telles personnes ou à tels organismes dont elles conviennent entre elles, ou, à la demande de l'une des Parties contractantes, à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres constitué comme suit :

a) Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes nomme un arbitre. Un ressortissant d'un Etat pouvant être considéré comme neutre dans le différend, qui agira en qualité de Président du tribunal, est nommé d'un commun accord comme troisième arbitre par les deux premiers arbitres, ceci dans un délai de 60 jours suivant la nomination du deuxième arbitre ;

(b) Si l'une ou l'autre des nominations n'a pas été faite dans les délais indiqués ci-dessus, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la nomination nécessaire dans un délai de 30 jours. Si le Président se considère comme un ressortissant d'un État qui



ne peut être considéré comme neutre par rapport au différend, la nomination est faite par le Vice-Président qui a le plus d'ancienneté et qui ne peut être récusé aux mêmes motifs.

3) Sous réserve des dispositions ci-après du présent article, ou à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, le tribunal détermine l'étendue de ses compétences et arrête lui-même son règlement intérieur. Sur instructions du tribunal, ou à la demande de l'une ou de l'autre des Parties contractantes, une conférence ayant pour but de déterminer avec exactitude les questions objet de l'arbitrage ainsi que les modalités spécifiques à appliquer se tient au plus tard 30 jours après que le tribunal ait été entièrement constitué.

4) A moins qu'il n'en soit autrement convenu par les Parties contractantes ou prescrit par le tribunal, chacune des Parties contractantes remet un mémorandum dans les 45 jours après que le tribunal ait été entièrement constitué. Les répliques doivent avoir été déposées 60 jours plus tard. À la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou de sa propre initiative, le tribunal tient audience dans les 30 jours suivant la date du dépôt des répliques.

5) Le tribunal s'efforce de rendre une sentence équitable par écrit dans les 30 jours suivant la clôture de l'audience ou, à défaut d'audience, dans les 30 jours suivant la date de dépôt des répliques. La décision du tribunal est prise à la majorité des voix.

6) Chaque Partie contractante peut présenter une demande d'éclaircissement de la sentence dans un délai de 15 jours après l'avoir reçue, les éclaircissements devant être donnés dans les 15 jours suivant la date de la demande à cet effet.

7) La décision du tribunal a force contraignante pour les Parties contractantes.

8) Chacune des Parties contractantes prend à sa charge les frais de l'arbitre qu'elle a nommé. Les autres dépenses du tribunal sont partagés à parts égales entre les Parties contractantes, y compris tous les frais subis par le Président ou le Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour l'accomplissement des formalités visées à l'alinéa b) du paragraphe 2) du présent article.

#### *Article 16. Amendements*

Tout amendement du présent Accord, convenu entre les Parties contractantes, entre en vigueur après qu'il ait été confirmé par écrit par les Parties contractantes.

#### *Article 17. Dénonciation*

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. L'Accord prend fin à minuit (heure locale du lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par ladite autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

#### *Article 18. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale*

Le présent Accord et tous les amendements qui peuvent y être apportés seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 19. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entre en vigueur à la date de sa signature.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Hong Kong le 29 avril 1998, dans les langues anglaise et arabe, les deux textes faisant également foi. Toutefois, en cas de divergence entre les textes, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine :

Le Secrétaire aux services économiques,

STEPHEN IP

Pour le Gouvernement des Émirats arabes unis :

MOHAMMED YAHYA AL SUWEIDI

Le Sous-secrétaire adjoint pour l'aviation civile,

ANNEXE

Tableau des routes

Première partie

Routes à desservir par la ou les entreprises aériennes désignées par la Région administrative spéciale de Hong Kong :

Région administrative spéciale de Hong Kong points intermédiaires points dans les Émirats arabes unis points au-delà.

Notes. 1. Les points à desservir sur les routes ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.

2. La ou les entreprises aériennes désignées par la Région administrative spéciale de Hong Kong peuvent lors de tout vol, omettre de faire escale en n'importe quel point des routes spécifiées ci-

dessus et desservir des points intermédiaires dans n'importe quel ordre, des points aux Émirats arabes unis dans n'importe quel ordre, ainsi que des points au-delà dans n'importe quel ordre, sous réserve que les services agréés sur ces routes aient la Région administrative spéciale de Hong Kong comme point d'origine.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué en des points situés aux Émirats arabes unis ou vice versa, excepté par décision conjointe pouvant être prise à tout moment par les Parties contractantes.

4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

Deuxième partie

Routes à desservir par la ou les entreprises aériennes désignées par les Émirats arabes unis :

Points situés aux Émirats arabes unis points intermédiaires Région administrative spéciale de Hong Kong points au-delà.

Notes. 1. Les points à desservir sur les routes ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.

2. La ou les entreprises aériennes désignées par les Émirats arabes unis peuvent, lors de tout vol, omettre de faire escale en n'importe quel point des routes spécifiées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre des points situés aux Émirats arabes unis, des points intermédiaires dans n'importe quel ordre, et des points au-delà dans n'importe quel ordre, sous réserve que les services agréés sur ces routes commencent en des points situés aux Émirats arabes unis.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire ou en un point au-delà pour être débarqué dans la Région administrative spéciale de Hong Kong ou vice-versa, excepté dans les conditions pouvant être déterminées en commun et à tout moment par les Parties contractantes.

4. Aucun point situé en Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

Monsieur Tung Chee Hwa,

J'ai l'honneur de vous faire savoir que le Gouvernement central de la République populaire de Chine autorise le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong à conclure l'accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement des Émirats arabes unis concernant des services aériens.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, l'assurance de ma parfaite considération.

Beijing, le 4 janvier 1998

Le Vice Premier Ministre du Conseil d'État et Ministre des Affaires Étrangères,

QIAN QICHEN

Le Chef de l'exécutif

Région administrative spécial de Hong Kong

République populaire de Chine