

**No. 36570**

---

**Hong Kong Special Administrative Region (under  
authorization by the Government of China)  
and  
Kyrgyzstan**

**Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the Kyrgyz Republic concerning international air services transit. Hong Kong, 15 July 1999**

**Entry into force:** *15 July 1999 by signature, in accordance with article 13*

**Authentic texts:** *Chinese, English, Kyrgyz and Russian*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *China, 10 April 2000*

---

**Région administrative spéciale de Hong-Kong (par  
autorisation du Gouvernement chinois)  
et  
Kirghizistan**

**Accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de la République kirghize relatif aux services aériens internationaux de transit. Hong-Kong, 15 juillet 1999**

**Entrée en vigueur :** *15 juillet 1999 par signature, conformément à l'article 13*

**Textes authentiques :** *chinois, anglais, kirghiz et russe*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Chine, 10 avril 2000*

[ CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS ]

中華人民共和國香港特別行政區政府和  
吉爾吉斯共和國政府的國際民航過境協定

中華人民共和國香港特別行政區(「香港特別行政區」)政府，經中華人民共和國政府正式授權簽訂本協定，和吉爾吉斯共和國政府(以下稱締約方)，

意欲締結一項協定，規定有關香港特別行政區和吉爾吉斯共和國之間的民航過境事宜，

達成協議如下：

第一條

定義

除非另有規定，在本協定中：

- (a) 「航空當局」在香港特別行政區方面指民航處處長，在吉爾吉斯共和國方面則指吉爾吉斯共和國運輸交通部副部長及航空交通和空域使用署署長，又或指在上述締約任何一方獲授權執行有關當局現行職務或其他類似職務的人士或機構；
- (b) 「航空公司」：
  - i. 在香港特別行政區方面指一間在香港特別行政區註冊及以香港特別行政區為主要營業地的航空公司；或
  - ii. 在吉爾吉斯共和國方面指一間其主要所有權及有效管理權是屬於吉爾吉斯共和國政府或其國民的航空公司；
- (c) 「地區」在香港特別行政區方面是包括香港島、九龍及新界；在吉爾吉斯共和國方面，則採納一九四四年十二月七日在芝加哥開始簽署的國際民航公約內第二條有關「領土」的定義；
- (d) 關於「國際航班」、「航空公司」及「非運輸業務性經停」等名詞，分別採納上述公約內第九十六條所載的定義；
- (e) 「本協定」包括本協定的修訂條文。

## 第二條

### 芝加哥公約內關於國際航班的條文

在實施本協定時，締約雙方須遵照一九四四年十二月七日在芝加哥開始簽署的國際民航公約，包括附件及適用於締約雙方的公約或附件的任何修訂條文中，適用於國際航班的條款。

## 第三條

### 權利的授予

- (1) 締約一方授予締約另一方的國際航班下列權利：
  - (a) 只飛越其領空而不着陸的權利；
  - (b) 在其地區內作非運輸業務性經停的權利。
- (2) 倘因為武裝衝突、政治動亂或局勢的發展，或某些特別與不尋常的情況，引致締約一方的一間或多間航空公司無法按照正常的航線經營服務，締約另一方應就有關的航線作出臨時安排，盡力協助該或該等航空公司繼續提供服務。

## 第四條

### 關稅

- (1) 對締約一方的航空公司用以提供國際航班的航機、航機上的正常設備、燃料、潤滑油、須耗用的技術補給品、包括引擎在內的零件及航機貯存品(包括但並不限於如食物、飲料、煙草等物品)，締約另一方應基於互惠原則，豁免所有關稅、消費稅，以及並非據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費，不過此等正常設備和其他物品必須留在航機上。
- (2) 對由締約一方的航空公司或其代表運進締約另一方的地區，或由該航空公司轄下航機攜備於航機上的正常設備、燃料、潤滑油、須耗用的技術補給品、包括引擎在內的零件、航機貯存品(包括但並不限於如食物、飲料、煙草等物品)、印備的機票、提貨單、任何印有該航空公司徽號的印刷品以及該航空公司免費派發的一般宣傳資料，即使此等正常設備和其他物品將於飛越該締約另一方的地區的航程任何部分時使用，締約另一方應基於互惠原則，豁免所有關稅、消費稅、以及並非據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費。

- (3) 本條第(1)及第(2)段所指的正常設備和其他物品，可能須要受締約另一方的海關當局監管。
- (4) 本條第(1)段所指的正常設備和其他物品可在締約另一方的海關當局批准下，在其地區內卸下。在此情況下，該等正常設備和其他物品應基於互惠原則，獲本條第(1)段所述的豁免，直至該等物品轉運出境，或按照海關的規例處理為止。締約另一方的海關當局可規定該等正常設備和其他物品須接受監管，直至該等物品轉運出境或按照海關的規例處理為止。
- (5) 在締約一方的航空公司已與另一間或多間航空公司就於締約另一方的地區借用或移交本條第(1)及第(2)段所規定的正常設備和其他物品作出安排的情況下，本條規定的豁免辦法亦將適用，惟該另一間航空公司或多間航空公司須同樣獲得該締約另一方的該等豁免。
- (6) 在締約一方地區內直接轉運的行李及貨物應獲豁免關稅、消費稅，以及並非據航機抵步所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費。

## 第五條

### 航空安全

- (1) 締約各方重申，其對締約另一方就保障民航安全免受非法干擾所負的責任是構成本協定不可缺少的一個部分。締約各方特別須遵守一九六三年九月十四日在東京簽訂的「關於在航空器內的犯罪和其他某些行為的公約」，一九七〇年十二月十六日在海牙簽訂的「關於制止非法劫持航空器的公約」，以及一九七一年九月二十三日在蒙特利爾簽訂的「關於制止危害民用航空安全的非法行為的公約」內關於航空安全的規定。
- (2) 締約一方在接獲締約另一方要求時須向其提供一切必要的協助，防止非法劫持民用航機的行為及其他危及該等航機、航機乘客及機員、機場及飛機導航設施安全的非法行為，以及對民航安全構成的任何其他威脅。
- (3) 締約雙方在相互的關係上須遵守國際民航組織所訂適用的航空安全規定，該等規定經指定為一九四四年十二月七日在芝加哥開始簽署的「國際民航公約」的附件。締約各方須規定，締約各方登記的航機營運機構或以締約各方地區為主要營業地或永久駐地的航機營運機構，以及締約各方地區的機場營運機構，必須遵守該等航空安全規定。
- (4) 締約各方同意，該等航機營運機構在進出或留在締約另一方的地區時，或須遵守本條第(3)段所述而締約另一方規定必須遵守的航空安全規定。締約各方須確保在其地區內有效地實施足夠的措施，以保護航機，並在乘客登機或裝載貨之前及登機裝貨時檢查乘客、機員、隨身行李、行李、貨物和航機貯存品。締約各方對

締約另一方為應付某項威脅而提出必須採取合理的特別安全措施的要求，亦須以瞭解的態度加以考慮。

- (5) 倘若發生非法劫持民用航機的事件或威脅，或其他危及民用航機、航機乘客和機員、機場或飛機導航設施安全的非法行為，締約各方須向締約另一方提供協助，以便可盡速使用通訊聯絡及其他為迅速及安全地終止上述事件或威脅而採取的適當措施。

#### 第六條

##### 提供統計資料

締約一方的航空當局，在接獲要求時，須向締約另一方的航空當局提供符合合理需要的定期或其他統計報告，以審查根據本協定經營的服務水平。

#### 第七條

##### 使用費

- (1) 「使用費」一詞是指主管當局向航空公司收取或准許收取的費用，作為為飛機、機員、乘客及貨物提供機場建築物或設施、或飛機導航設施，以及有關連的服務及設施的費用。
- (2) 締約一方向締約另一方的航空公司收取或准許收取的使用費，不得高於向其本身經營同類國際航班的航空公司所收取者。
- (3) 締約各方須鼓勵其主管收費當局與使用由該等收費當局提供的服務與設施的航空公司，在可行的情況下透過該等航空公司的代表機構，就使用費進行協商。建議調整使用費時，應在合理時間前通知該等使用者，以便使用者可在作出調整前表達意見。締約各方須進一步鼓勵其主管收費當局與該等使用者就使用費事宜交換適當資料。

#### 第八條

##### 協商

締約一方可隨時要求就本協定的執行、詮釋、應用或修訂問題，進行協商。此項可能由締約雙方的航空當局進行的協商，除非締約雙方另有協議，否則須在締約另一方接獲書面要求當日起計六十日內開始進行。

## 第九條

### 解決爭端

- (1) 倘若締約雙方就本協定的詮釋或應用方面發生任何爭端，雙方應首先設法通過談判解決。
- (2) 若締約雙方不能通過談判來解決爭端，該項爭端可以交由雙方同意的人士或團體處理，或在締約一方的要求下，交由一個由三名仲裁員組成的審裁團決定，審裁團的組成方式如下：
  - (a) 在接獲仲裁要求後三十日內，締約的每一方須委任一名仲裁員。在第二名仲裁員委任後六十日內，已獲委任的兩名仲裁員經雙方同意後，須委任一名在該項爭端中可視為中立的國家的公民為第三名仲裁員，並由該第三名仲裁員出任審裁團的主席；
  - (b) 若在上述規定的期限內未能委出任何仲裁員，締約一方可以要求國際民航組織理事會的主席在三十日內委任所需的仲裁員。如該主席認為由於他是某一國家的公民，而此國家在此項爭端中不能視為中立，仲裁員便會由沒有因上述理由而失去資格的最資深副主席委任。
- (3) 除本條下文有所規定，或締約雙方同意作別的安排外，審裁團的權力範圍和有關程序須由審裁團本身決定。在審裁團發出指示或締約一方的要求下，必須於審裁團成立後三十日內舉行會議，明確決定須仲裁的事項和須依循的具體程序。
- (4) 除締約雙方同意作別的安排或審裁團另有規定外，締約各方必須在審裁團成立後四十五日內呈交一份備忘錄，並在其後六十日內提出答辯。在答辯期滿後三十日內，如締約一方提出要求，或審裁團酌情決定有需要時，審裁團便會進行聆訊。
- (5) 審裁團須盡量在聆訊結束後三十日內，或如果沒有進行聆訊，便在爭議雙方提交答辯書後三十日內，以書面作出一個以多數票決定的裁判結果。
- (6) 締約一方可在接獲裁判結果後十五日內，要求解釋該項結果，有關方面必須在該項要求提出後十五日內作出解釋。
- (7) 審裁團的裁判結果對締約雙方均具約束力。
- (8) 締約雙方必須各自負責由其委任的仲裁員的費用。至於審裁團的其他費用，須由締約雙方平均分攤。此等費用包括國際民航組織理事會主席或副主席在實行本條第(2)(b)段所述的程序時的任何支出。

**第十條**

**修訂**

締約雙方同意對本協定所作的任何修訂，在締約雙方以書面確認後，即告生效。

**第十一條**

**終止協定**

如締約一方欲終止本協定，可隨時以書面通知締約另一方。本協定須於締約的另一方接獲該通知書當日起計一週年的前一個午夜（以接獲該通知書的地方的時間計）終止，除非該通知書在此期限屆滿之前獲雙方同意撤銷，則當別論。

**第十二條**

**向國際民航組織登記**

本協定及對本協定所作的任何修訂必須向國際民航組織登記。

**第十三條**

**生效日期**

本協定在簽署之日起生效。

下列代表，經其各自政府正式授權，已在本協定上簽字為證。

本協定於一九九九年七月十五日在香港簽訂，共兩份，每份均用英文、中文、俄文及吉爾吉斯語寫成，四種文本具有同等效力。倘若詮釋本協定時有分歧，須以英文本為準。

中華人民共和國  
香港特別行政區政府代表

吉爾吉斯共和國  
政府代表

葉潤堃

Alik ASKAROV

[ 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 KYRGYZ REPUBLIC  
CONCERNING INTERNATIONAL AIR SERVICES TRANSIT

Concerning International Air Services Transit

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China ("the Hong Kong Special Administrative Region"), having been duly authorised to conclude this Agreement by the Government of the People's Republic of China, and the Government of The Kyrgyz Republic (hereinafter referred to as the Contracting Parties),

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing for air services transit between the Hong Kong Special Administrative Region and The Kyrgyz Republic,

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 Kyrgyz Republic, the Deputy of the Minister for Transport and Communications and the Director of the Department for Air Transport and Airspace Utilisation, 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 "airline" means

i. in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, an airline which is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region; or

ii. in the case of The Kyrgyz Republic, an airline in which substantial ownership and effective control are vested in the Government of The Kyrgyz Republic or its nationals.

(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 Kyrgyz Republic 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 "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 any amendments 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 Convention 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) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, an airline or airlines of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, 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. Customs Duties*

(1) Aircraft operated in international air services by 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 an airline of one Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that airline or taken on board the aircraft operated by that 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 an 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 5. 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 6. 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 level of services operated under this Agreement to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

#### *Article 7. User Charges*

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

(2) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the 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 8. 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 9. 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 10. Amendment*

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

*Article 11. 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 12. Registration with the International  
Civil Aviation Organization*

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

*Article 13. 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 15th day of July 1999 in the English, Chinese, Russian and Kyrgyz languages, all four texts being equally authoritative. In case of divergence in the interpretation of this Agreement, 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

For the Government of the Kyrgyz Republic:

ALIK ASKAROV

[ KYRGYZ TEXT — TEXTE KIRGHIZ ]

Кытайдын Гонконг Өзгөчө Административдик Аймагынын Өкмөтү менен Кыргыз Республикасынын Өкмөтүнүн ортосунда эл аралык авиациялык ташуулар тууралуу

#### МАКУЛДАШУУ

Кытайдын Гонконг Өзгөчө Административдик Аймагынын Өкмөтү ("Кытайдын Гонконг Өзгөчө Административдик Аймагы"), Кыргыз Эл Республикасынын Өкмөтү менен Кыргыз Республикасынын Өкмөтүнүн ортосундагы ушул Макулдашууну түзүүгө расмий ыйгарым укуктуу болгон (мындан ары "Макулдашуунун катышуучулары" деп аталуучу).

Кытайдын Гонконг Өзгөчө Административдик Аймагы менен Кыргыз Республикасынын ортосунда авиациялык ташуулар боюнча кызмат көрсөтүүлөр тууралуу Макулдашууну түзүүнүн максат кылышып,

төмөндөгүлөр тууралуу макулдашышты:

#### 1-статья Аныктоолор

Ушул Макулдашуунун максаттары үчүн, эгерде Макулдашуунун контекстинде башкача каралбаса:

а) "авиациялык бийликтер" термини Кытайдагы Гонконг Өзгөчө Административдик Аймакка карата Граждандык Авиация Башкармасынын Директорун, ал эми Кыргыз Республикасына карата - Аба Транспорту жана Аба Транспортун Колдонуу Департаментинин Директорун, ал эми эки өлкө үчүн тең жогоруда аталган бийликтердин милдеттерин же ушуга окшош милдеттерди аткарууга ыйгарым укуктуу болгон жакты же органды билдирет;

б) "авиакомпания" термини төмөнкүлөрдү билдирет:

i. Кытайдын Гонконг Өзгөчө Административдик Аймагы үчүн - мында өзүнүн башкы офиси болгон, катталган авиакомпанияны; же

ii. Кыргыз Республикасы үчүн - мүлктүк укуктарга жана Кыргыз Республикасынын Өкмөтү жана граждандары тарабынан контролдоо укугуна ээ болгон авиакомпанияны;

в) "Аймак" термини Кытайдагы Гонконг Өзгөчө Административдик Аймакка карата Гонконг аралын, Коулун жана Жаңы Аймактарды билдирет. Кыргыз Республикасына карата - 1944-жылдын 7-декабрында кол коюлган Эл аралык Граждандык Авиация тууралуу Конвенциянын 2-статьясындагыдай эле мааниге ээ;

г) "эл аралык ташуулар", "авиакомпания" жана "коммерциялык эмес максатта конуу" терминдерин жогоруда аталган Конвенциянын 96-статьясында аларга берилген маанисинде колдонулат;

д) "ушул Макулдашуу" термини ушул Макулдашууга жасалган бардык түзөтүүлөрдү камтыйт.

**2-статья**

**Эл аралык авиациялык ташуулардын кызмат көрсөтүүлөрүнө карата колдонулуп жаткан Эл аралык Граждандык Авиация тууралуу Чикаго Конвенциясынын Жоболору**

Ушул Макулдашууну ишке ашырууда Тараптар Чикагодо 1944-жылдын 7-декабрында кол коюу үчүн ачык болгон Эл аралык Граждандык Авиация тууралуу Конвенциянын жоболоруна, анын ичинде Түркмөнөн жана негизги текстке жасалган жана Эл аралык авиациялык ташууларга тийиштүү бөлүгүндө Макулдашуунун эки мүчөсүнө карата колдонулуп жаткан түзөтүүлөргө ылайык аракеттенет.

**3-статья**

**Укуктарды берүү**

1. Ар бир Макулдашып жаткан Тарап экинчи Макулдашып жаткан Тарапка эл аралык авиациялык ташуулардын кызмат көрсөтүүсүнө карата төмөнкү укуктарды берет:

- a) өз аймагынын үстүнөн конуусуз транзит укугу;
- b) транспорттон айырмаланган максаттарда өз аймагында конууларды жасоо укугу.

2. Эгерде аскердик кагылышуунун, саясий тартипсиздиктин же өзгөрүүлөрдүн, өзгөчө же атайын учурлардын натыйжасында Макулдашуунун мүчөлөрүнүн биринин авиациялык багыты жана авиациялык багыттары кадимки маршруттар боюнча авиациялык ташууларды аткара албаса, Макулдашуунун экинчи тарабы ылайыктуу текшерилген маршруттар боюнча мындай ташууларды улантууну камсыз кылуу үчүн бардык күч-аракетин жумшоого милдеттенет.

**4-статья**

**Бажылык жыйымдар**

1) Макулдашуунун мүчөлөрүнүн бири тарабынан жүргүзүлгөн эл аралык авиациялык ташууларда иштеген тейлөөчү персоналды, бардык жабдууну, отунду, майды, керектелүүчү техникалык материалдарды, запастык бөлүктөрдү, анын ичинде кыймылдаткычтарды жана кеменин бортундагы башка бөлүктөрдү (анын ичинде, бирок жалаң гана эмес, тамак-аш азыктары, суусундуктар, тамеки) Макулдашуунун экинчи катышуучусу аталган товарлар менен жабдууну кеменин бортунда калтыруу шартында, бажылык пошлиналарды, акциздик салыктарды, жана келгенде көрсөтүлүүчү кызматтарды жана наркына байланышпаган башка чыгымдарды төлөөдөн бирин-бирин бошотуу шартынын негизинде бажылык пошлиналарды төлөөдөн бошотот.

2. Жабдууларды, отунду, майды, керектелүүчү техникалык материалдарды, запастык бөлүктөрдү, анын ичинде кыймылдаткычтарды, башка бөлүктөрдү (анын ичинде, бирок жалаң гана эмес) тамак-аш азыктары, суусундуктар, тамеки), ванабилеттерди, транс

порттук накладнойлорду. Макулдашуунун катышуучусунун авиакомпаниясынын атрибуттары тартылган басма продукцияларын жана Макулдашуунун экинчи катышуучусунун аймагынын үстүнөн учуп өтүүдө аба кемесинин бортунда демейде таратылган жана ушул авиакомпания тарабынан берилген башка басма продукцияларын Макулдашуунун экинчи катышуучусу мындай жабдуу же товар өзүнүн аймагынын үстүнөн учуп өтүүнүн кайсы-бир этабында гана колдонулса дагы, бажылык пошлиналарды, акциздик салыктарды жана келгенде көрсөтүлүүчү кызматтардын наркына байланышпаган башка чыгымдарды төлөөдөн бери-бирин бошотуу шартынын негизинде бажылык пошлиналарды төлөөдөн бошотот.

3. Макулдашуунун экинчи катышуучусу же анын өлкөсүнүн бажысы ушул статьянын 1- жана 2-пункттарында көрсөтүлгөн жабдуулардын жана башка товарлардын үстүнөн текшерүү жүргүзүүнү талап кыла алат.

4. Ушул статьянын 1-пунктунда эскерилген жабдуулар жана башка товарлар Макулдашуунун экинчи катышуучусунун мамлекетинин бажылык бийликтеринин уруксаты менен Макулдашуунун экинчи катышуучусунун аймагында түшүрүлүшү мүмкүн. Бул учурда мындай жабдуулар менен товарлар, качан алар кайрадан экспортт олмоюнча же башкача түрдө бажылык тартыптерге ылабык жөнөтүлмөйүнчө, өз ара принципинин негизинде ушул статьянын 1-параграфында аталган бардык төлөмдөрдөн бошотулат. Бирок, Макулдашуунун бул катышуучусунун бажылык бийликтери бул убакта мындай жабдуу же товар алардын текшерүүсүнүн астында болуп турушун талап кыла алат.

5. Ушул статьяда сөз болуп жаткан салыктар менен пошлиналарды төлөөдөн бошотуу, качан башка авиажол же авиажолдор бирдей жеңилдиктерге ээ болгон шартта, ушул статьянын 1- жана 2-пункттарында көрсөтүлгөн жабдууларды же товарларды Макулдашуунун экинчи катышуучусунун аймагында ижарага алуу же которуу боюнча Макулдашуунун катышуучуларынын биринин авиакомпаниясы бул башка авиажол же авиажолдор менен макулдашкан учурларда дагы жүргүзүлөт.

6. Макулдашуунун катышуучусунун аймагы аркылуу түз транзит менен ташылуучу багаж менен жүк бажылык пошлиналарды, акциздик салыктарды жана келгенде көрсөтүлүүчү кызматтардын наркына байланышпаган окшош чыгымдарды төлөөдөн бошотулат.

#### 5-статья Авиациялык коопсуздук

1. Макулдашуунун ар бир катышуучусу экинчи тарапка караганда ушул Макулдашуунун ажырагыс бөлүгү болгон мыйзамсыз кийлигишүүнүн бардык түрлөрүнө каршы граждандык авиацияны коргоону камсыз кылуу боюнча өз милдеттенмелерин ырастайт. Тараптардын ар бири Токйодо 1963-жылдын 14-сентябрында кол коюлган "Аба кемесинин бортундагы тартып бузуулар жана башка укукка каршы аракеттер тууралуу Конвенциянын", Гаагада 1970-жылдын 16-декабрында кол коюлган "Аба кемесинин мыйзамсыз залеп алууну токтотуу тууралуу Конвенциянын" жана Монреалда 1971-жылдын 23-сен



тябрьнда кол коюлган "Граждандык авиациянын коопсуздугун бузган мыйзамсыз актыларды токтотуу тууралуу Конвенциянын" жоболоруна ылайык иштөөгө милдеттенет.

2. Макулдашуунун ар бир катышуучусу аба кемесин мыйзамсыз ээлеп алуу актыларын жана мындай кеменин, анын жүргүнчүлөрүнүн, экипаждын, аэропорттун, навигациялык жабдуулардын коопсуздугуна коркунуч туудурган жана граждандык авиациянын коопсуздугуна башка коркунуч көрсөткөн укуктук эмес аракеттердин башка актыларын болтурбоо үчүн керектүү жардам көрсөтүүгө милдеттенет.

3. Макулдашуунун катышуучулары өз ара макулдашуунун негизинде Граждандык Авиация боюнча Эл аралык Уюм тарабынан каралган жана 1944-жылдын 7-декабрында Чикагодо түзүлгөн Эл аралык Граждандык Авиация тууралуу Конвенциянын Тиркемелеринде жазылган жоболорго, талаптарга ылайык иштөөгө милдеттенет. Макулдашуунун ар бир катышуучусу Макулдашуунун Мүчө-мамлекетинде катталган аба кемелерин иштетүүчүлөр же бул мамлекеттин аймагында туруктуу базаланган аба кемелерин иштетүүчүлөр аталган мамлекетте жашашын жана туруктуу иштешин, ал эми аталган мамлекеттин аэропортторун иштетүүчүлөр Авиациялык Коопсуздук тууралуу жогоруда эскерилген жоболорго ылайык иш жүргүзүшүн талап кылууга укуктуу.

4. Макулдашуунун ар бир мүчөсү аба кемелеринин мындай иштетүүчүлөрү Макулдашуунун экинчи катышуучусунун мамлекетинин аймагына келүүдө, кетүүдө жана анда болууда Макулдашуунун 3-пунктунда аныкталган авиациялык коопсуздуктун талаптарын сактоого тийиш экендигин тааныйт. Макулдашуунун ар бир мүчөсү аба кемесин коргоо, түшүрүүгө чейин жана түшүрүү учурунда жүргүнчүлөрдү, экипажды, багажды текшерүүнү коргоо боюнча алдынала жана натыйжалуу чараларды колдонууга милдеттенет. Тараптардын ар бири коопсуздуктун кандайдыр-бир конкреттүү коркунучун жок кылуу үчүн коопсуздуктун өзгөчө чараларын колдонуу тууралуу экинчи тараптын өтүнүчүн канаттандырууга милдеттенет.

5. Күтүлбөгөн абалдар же аба кемесин мыйзамсыз ээлеп алуу коркунучу же аба кемесинин, анын жүргүнчүлөрүнүн, экипажынын, аэропортунун же Ички иштер башкармасынын каражаттарынын коопсуздугуна каршы багытталган башка мыйзамсыз аракеттер келип чыккан учурда, Макулдашуунун ар бир мүчөсү күтүлбөгөн абалды же пайда болгон коркунучту тезинен жана коопсуздук менен жок кылуу үчүн байланыш каражаттарын жана башка керектүү каражаттарды берип, экинчи тарапка жардам берүүгө милдеттенет.

## 6-статья

### Статистикалык маалымат чогултуу

Макулдашуунун ар бир тарабынын авиациялык администрациясы экинчи тараптын суроо-талабы боюнча Макулдашууда каралган

ан тейлөө депгээлнн текшерүү үгүн керектүү болгон мезгилдик жа на статистикалык маалыматтарды берүүгө милдеттенет.

**7-статья**

**Колдонуучудан алынган жыйымдар**

1. "Колдонуучудан алынган жыйымдар" термини ыйгарым у кукуту болгон бннликтердин же алардын көрсөтмөсү менен авиако мпаниялардан аэропорттун менчигин же анын жабдууларын жана жердеги диспетчердик кызматты, анын ичинде ага байланышкан к ызматтарды жана жабдууларды колдонгондугу, аба кемесин иштет иши, экипаждын кызматтары, жүргүнчүлөр менен жүктөрдү ташуу үчүн алган төлөмдөрдү бндирет.

2. Макулдашуунун мүчөсү экинчи тараптын авиакомпанияла рынан ушундай эле эл аралык тейлөөлөрдү жүргүзгөн өзүнүн авиако мпаниялары үчүн аныкталгыча караганда көбүрөөк жыйымдарды албоого жана алууга уруксат бербөөгө милдеттенет.

3. Макулдашуунун ар бир мүчөсү мындай жыйымдарды алуу га ыйгарым укуктуу болгон органдар менен бул органдар берген ж абдууларды жана кызматтарды колдонгон авиакомпаниялардын өк үлдөрүнүн ортосунда колдонуучудан алынган жыйымдар маселе ле ри боюнча консультацияларды, эгерде буга окшогон консультациял арды бул өкүлдөр колдонуп жүргөн болсо, колдоого милдеттенет. Колдонуучудан алынган жыйымдарды өзгөртүү тууралуу маалыма тты колдонуучулар өз убактысында алышат жана мындай өзгөртүү лөр киргизилгенге чейин өз пикирин билдирүү мүмкүнчүлүгүнө ээ. Макулдашуунун ар бир мүчөсү ыйгарым укуктуу органдар менен а внакомпаниялардын өкүлдөрүнүн ортосунда колдонуучудан алынга н жыйымдарга тийиштүү маалымат менен мындан ары дагы алмаш ууну колдойт.

**8-статья**

**Консультациялар**

Макулдашуунун мүчөсү ушул Макулдашууну аткаруу, түшүн үү, колдонуу же өзгөртүү маселелери боюнча консультацияларды жүргүзүүгө укуктуу. Макулдашуунун мүчөлөрүнүн Авиациялык ад министрацияларынын ортосунда мүмкүн болгон мындай консульта циялар, эгерде Макулдашууда башкача каралбаса, экинчи тарап жа зуу жүзүндөгү өтүнүчтү алгандан кийин 60 күндүн ичинде өткөрүл үүгө тийиш.

**9-статья**

**Чатак маселелерди чечүү**

1. Макулдашуунун мүчөлөрүнүн ортосунда ушул Макулдашу уну түшүнүүгө же колдонууга тийиштүү кандайдыр-бир пикир кели шпестиктер келип чыккан учурда, Макулдашуунун мүчөлөрү алард

ы биригичи кезекте сүйлөшүүлөр жолу менен чечүүгө аракеттенүүгө милдеттенет.

2. Эгерде Макулдашуунун мүчөлөрү сүйлөшүүлөр жолу менен чатак маселени чече албаса, анда тараптар биргелешип же Макулдашуунун мүчөлөрүнүн бири дайындаган кандайдыр-бир үчүнчү жак же орган мүчөлөрдүн атынан ишти арбитраждык сотко кароого берет. Арбитраждык сот үч арбитрдан турат жана төмөндөгүдөй тарапте жүргүзүлөт:

а) чатакты арбитраждык кароого берүү тууралуу арыз алынган күндөн тартып 30 күндүн ичинде Макулдашуунун ар бир мүчөсү өз тарабынан бирден арбитр дайындайт. Экинчи арбитр дайындалганга чейин 60 күндүн ичинде эки арбитр тей соттун төрагалыгына чатакта катышпаган мамлекеттин гражданы болгон үчүнчү арбитрды дайындашат.

б) эгерде жогоруда аталган мөөнөттүн ичинде арбитрлар дайындалбаса, Макулдашуунун бардык мүчөсү 30 күндүн ичинде тийиштүү дайындоо жүргүзүп берүү өтүнүчү менен Граждандык авиациянын Эл аралык Уюмунун Кеңешинин Президентине кайрыла алат. Эгерде Президент бул чатакта бейтарап тараптан болбосо, мындай дайындоону кызмат орду боюнча кийинки турган вице-президент жакка жүргүзүүгө тийиштүү.

3. Ушул статыйанын төмөн жагында аталган учурлардан тышкары жана эгерде бул Макулдашуунун мүчөлөрү тарабынан өзгөчө эскерилбесе, сот өз юрисдикциясынын чектерин аныктайт жана жыгындыларды өткөрүү процедурасын иштеп чыгат. Соттун курамы толугу менен аныкталгандан кийин 30 күндөн кеч эмес сот аныктаган процедурага ылайык же Макулдашуунун мүчөлөрүнүн биригичи сунуштарынын негизинде кеңешме өткөрүлөт, бул кеңешмеде сотто карала турган маселелер аныкталат.

4. Макулдашуунун мүчөлөрү же сот аныктаган өзгөчө учурлардан тышкары Макулдашуунун ар бир мүчөсү соттун курамы аныкталгандан кийин 45 күндүн ичинде меморандум жиберүүгө милдеттүү. Тараптар 60 күндөн кеч эмес отчет берүүгө милдеттүү. Жооп ирээтиндеги билдирүүлөр алынгандан кийин 30 күндүн ичинде Макулдашуунун мүчөлөрүнүн биригичи өтүнүчү боюнча же өз алдынча иштин каралуу күнүн аныктайт.

5. Сот иш каралып бүткөндөн кийин 30 күндүн ичинде иш боюнча алдын-ала жазуу жүзүндө бүтүм берүүгө милдеттенет, эгерде иштин каралышы болбосо, дайындалган мөөнөт бүткөндөн кийин эки тараптын тей жооп ирээтиндеги билдирүүлөрү берилет. Иштин чечими добуш берүү жолу менен кабыл алынат.

6. Макулдашуунун мүчөлөрү аны түшүндүрүү үчүн суроо-талап берүүгө укуктуу; жаңа мындай түшүндүрүү суроо-талап келип түшкөн учурдан тартып 15 күндүн ичинде берилүүгө тийиш.

7. Соттун чечими Макулдашуунун эки мүчөсү үчүн тей милдеттүү болууга тийиш.

8. Макулдашуунун ар бир мүчөсү соттун чечими менен анык талган алчөмдө соттук кармоолорду төлөйт. Башка соттук чыгымдар, анын ичинде ушул статиянын 2 (б) пунктунда аныкталган процесуалдык чыгымдар Граждандык Авиациянын Эл аралык Уюмунун Кеңешинин Президентине же Вице-президентине кеткен чыгымдар мүнөзүндө мамлекеттердин ортосунда теңмө-тең бөлүнөт.

**10-статья**  
**Түзөтүүлөр**

Макулдашуунун эки мүчөсүнүн ортосунда макулдашуу боюнча ушул Макулдашууга киргизилген бардык түзөтүүлөр Макулдашуунун мүчөлөрүнүн жазуу жүзүндөгү ырастоосунан кийин күчүнө кирет.

**11-статья**  
**Макулдашуунун аракетинин токтотулушу**

Макулдашуунун бардык мүчөсү экинчи тарапка ушул Макулдашуунун аракетин токтотуу чечими тууралуу жазуу жүзүндөгү билдирүүнү бардык убакта жөнөтө алат. Ушул Макулдашуу мындай билдирүү алынган күндөн тартып бир жыл өткөндө түн жарымда (бүткүл илдируу алынган жердин убактысы боюнча), эгерде мындай билдирүү бул мөөнөт бүткөнгө чейин кайрадан артка алынбаса, өз аракетин токтотот.

**12-статья**  
**Граждандык Авиациянын Эл аралык Уюмунда каттоо**

Ушул Макулдашуу жана анын бардык түзөтүүлөрү Граждандык Авиациянын Эл аралык Уюмунда катталууга тийиш.

**13-статья**  
**Күчүнө кириши**

Ушул Макулдашуу ага кол коюлган күндөн тартып күчүнө кирет.

Муну күбөлөндүрүш үчүн, биз, төмөндө кол коюшкандар, бул Макулдашуунун тарабынан ыйгарым укуктуу болгондор, ушул Макулдашууга кол коюшту.

2013 Гонконг шаарында 1998-жылдын "15" июни  
\_\_\_\_\_ нускада, Кытай, Кыргыз, англис жана орус тилдеринде түзүлдү.  
Ушундай үч текст тең бирдей күчкө ээ. Пысык келишпестиктер келип чыккан учурда, англис тилиндеги текст артыкчылыкка ээ.

Кытайдын Гонконг Өзгөчө  
Кыргыз Республикасынын  
Административдик Аймагынын  
Өкмөтү үчүн

Өкмөтү үчүн

Stephen IP

Aliik ASKAROV

[ RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE ]

**СОГЛАШЕНИЕ  
МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ОСОБОГО  
АДМИНИСТРАТИВНОГО РАЙОНА ГОНКОНГА, КИТАЙСКАЯ  
НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА, И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ  
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ  
О МЕЖДУНАРОДНОМ ВОЗДУШНОМ ТРАНЗИТЕ**

Правительство Особого Административного Района Гонконга, Китайской народной республики, («Особого административного района Гонконг») должным образом уполномочено заключить данное Соглашение между Правительством Китайской Народной Республики и Правительством Кыргызской Республики (здесь и далее именуемые «Договаривающимися Сторонами»),

имея целью заключить Соглашение о предоставлении услуг по воздушному транзиту между Особым Административным Районом Гонконгом и Кыргызской Республикой,

согласились о нижеследующем:

## СТАТЬЯ I

### Определения

Для целей применения и толкования настоящего Соглашения, если в тексте не предусмотрено иначе:

(а) термин «авиационные власти» в отношении Особого Административного Района Гонконга подразумевает Управление Гражданской Авиации, а в отношении Кыргызской Республики – Министерство Транспорта и Коммуникаций, Департамент Воздушного Транспорта и Использования Воздушного Пространства, или в обоих случаях - любое лицо или орган, уполномоченный выполнять функции, выполняемые в настоящее время вышеупомянутыми властями, или подобные функции;

(б) термин «авиакомпания» обозначает:

- i. в случае Особого Административного Района Гонконга - авиакомпанию, инкорпорированную и имеющую свое основное место ведения бизнеса в Особом Административном Районе Гонконге; или
- ii. в случае Кыргызской Республики - авиакомпанию, в которой преимущественное владение и действительный контроль принадлежат Правительству Кыргызской Республики или ее гражданам.

(в) термин «территория» в отношении Особого Административного Района Гонконга, Китайской народной республики, включает остров Гонконг, Коулун и Новые Территории, в отношении Кыргызской Республики имеет значение термина «территория» статьи 2 Конвенции о Международной Гражданской Авиации, открытой к подписанию в Чикаго 7 декабря 1944 года;

(г) термины «международное воздушное сообщение», «авиакомпания» и «посадка с некоммерческими целями» имеют значения, соответственно присвоенные им в статье 96 вышеупомянутой Конвенции;

(д) термин «настоящее Соглашение» включает в себя любые поправки к данному Соглашению.

**СТАТЬЯ 2.**

**Положения Чикагской Конвенции, применяемые к международным воздушным сообщениям**

При реализации настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны должны действовать в соответствии с положениями Чикагской Конвенции о Международной Гражданской Авиации, открытой к подписанию в Чикаго 7 декабря 1944 года, включая Приложения и любые поправки к этой Конвенции или к ее Приложениям, действующие в отношении обеих Договаривающихся Сторон в части, касающейся положений о Международных воздушных сообщениях.

**СТАТЬЯ 3.**

**Предоставление прав.**

- 1) Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне следующие права в отношении международных воздушных сообщений.
  - а) право пролета ее территории без посадки;
  - б) право совершать посадки на своей территории с некоммерческими целями.
- 2) Если в результате военного конфликта, политических беспорядков или изменений, особых или чрезвычайных обстоятельств авиакомпания или авиакompания одной Договаривающейся Стороны не могут выполнять воздушные сообщения по своим обычным маршрутам, другая Договаривающаяся Сторона обязуется приложить все усилия для обеспечения продолжения выполнения таких воздушных сообщений путем надлежащей временной реорганизации маршрутов.



#### **СТАТЬЯ 4.**

##### **Таможенные пошлины.**

- 1) Воздушные суда, эксплуатируемые на международных воздушных сообщениях авиакомпаниями одной Договаривающейся Стороны, их регулярное оборудование, топливо, смазочные материалы, потребляемые технические материалы, запасные части, включая двигатели, и другие запасы (включая, но не ограничиваясь, такими наименованиями как продукты питания, напитки, табак), находящиеся на борту такого воздушного судна, освобождаются другой Договаривающейся Стороной на основе взаимности от всех таможенных пошлин, акцизных налогов и подобных выплат и сборов, не связанных со стоимостью предоставляемых услуг по прибытии, при условии, что такое регулярное оборудование и такие перечисленные товары остаются на борту воздушного судна.
- 2) Регулярное оборудование, топливо, смазочные материалы, потребляемые технические материалы, запасные части, включая двигатели, другие запасы (включая, но не ограничиваясь, такими наименованиями как продукты питания, напитки, табак), запас отпечатанных авиабилетов, транспортные накладные, любая печатная продукция с атрибутами авиакомпании одной Договаривающейся Стороны и другая печатная продукция, обычно распространяемая бесплатно этой авиакомпанией, ввозимая на территорию другой Договаривающейся Стороны этой авиакомпанией или от ее имени или взятая на борт воздушного судна, эксплуатируемого этой авиакомпанией, освобождаются другой Договаривающейся Стороной на основе взаимности от всех таможенных пошлин, акцизных налогов и подобных выплат и сборов, не связанных со стоимостью предоставляемых услуг, предоставляемых по прибытии, даже если такое регулярное оборудование и такие другие товары используются только на каком-то этапе перелета через территорию другой Договаривающейся Стороны.
- 3) Регулярное оборудование и другие наименования, указанные в параграфах 1) и 2) этой Статьи могут находиться под наблюдением или контролем таможенных властей другой Договаривающейся Стороны.
- 4) Регулярное оборудование и другие наименования, указанные в параграфе 1) этой Статьи могут быть разгружены на территории другой Договаривающейся Стороны с разрешения таможенных

властей этой другой Договаривающейся Стороны. В этом случае такое регулярное оборудование и такие товары на основе взаимности освобождаются от всех выплат в соответствии с параграфом 1) этой Статьи до тех пор, пока они не будут реэкспортированы или иным образом отправлены в соответствии с таможенными правилами. Однако, таможенные власти этого участника Соглашения могут затребовать, чтобы на это время подобное регулярное оборудование или такие товары были помещены под их наблюдение.

- 5) Освобождение от уплаты налогов и пошлин, обеспеченное в настоящей статье, также предоставляется в случаях, когда авиакомпания одной Договаривающейся Стороны вступила в договоренность с другой авиакомпанией или авиакомпаниями по поводу займа или перевода на территории другой Договаривающейся Стороны регулярного оборудования и других наименований, указанных в параграфах (1) и (2) этой Статьи, при условии, что такая другая авиакомпания или авиакомпании получают аналогичные освобождения от этой другой Договаривающейся Стороны.
- 6) Багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию Договаривающейся Стороны, освобождаются от таможенных пошлин, акцизных налогов и подобных выплат и сборов, не связанных со стоимостью услуг, предоставляемых по прибытии.

**СТАТЬЯ 5.**

**Авиационная безопасность.**

- 1) Каждая Договаривающаяся Сторона вновь подтверждает, что ее обязательства по отношению к другой Договаривающейся Стороне в части обеспечения защиты гражданской авиации против незаконного вмешательства являются неотъемлемой частью настоящего Соглашения. Каждая Договаривающаяся Сторона обязуется действовать в соответствии с положениями авиационной безопасности «Конвенции о нарушениях и других противоправных действиях, совершаемых на борту воздушного судна», подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, «Конвенции о пресечении незаконных захватов воздушных судов», подписанной в Гааге 16 декабря 1970 и «Конвенции о пресечении незаконных актов против безопасности гражданской авиации», подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года.
- 2) Каждая Договаривающаяся Сторона должна быть обеспечена всем необходимым содействием со стороны другой Договаривающейся Стороны для предотвращения актов незаконного захвата гражданского воздушного судна и других незаконных актов против безопасности такого воздушного судна, его пассажиров и экипажа, аэропортов, навигационных технических средств, и любой иной угрозы безопасности гражданской авиации.
- 3) Договаривающиеся Стороны обязуются, в их взаимоотношениях, действовать в соответствии с применяемыми положениями авиационной безопасности, установленными Международной Организацией Гражданской Авиации и обозначенными в качестве Приложений к Конвенции о Международной Гражданской Авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года. Каждая Договаривающаяся Сторона должна требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов ее регистрации или эксплуатанты воздушных судов, имеющие основное место ведения бизнеса или постоянно проживающие на ее территории, и эксплуатанты аэропортов на ее территории действовали в соответствии с подобными положениями авиационной безопасности.
- 4) Каждая Договаривающаяся Сторона согласна, что такие эксплуатанты воздушных судов должны подчиняться положениям авиационной безопасности, закрепленным параграфом 3) данной Статьи, требуемым другой Договаривающейся Стороной для вхождения в территорию, выхода с территории и в пределах

территории этой другой Договаривающейся Стороны. Каждая Договаривающаяся Сторона должна гарантировать что соответствующие меры будут эффективно применяться на ее территории для защиты воздушного судна, досмотра пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и запасов воздушного судна до и во время посадки и погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона обязуется удовлетворять просьбы другой Договаривающейся Стороны о применении особых мер безопасности для устранения какой-либо конкретной угрозы.

- 5) В случае чрезвычайного происшествия или угрозы незаконного захвата воздушного судна или иных незаконных действий, направленных против безопасности такого воздушного судна, его пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, каждая Договаривающаяся Сторона должна оказать содействие другой Договаривающейся Стороне посредством облегчения доступа к средствам связи и посредством других соответствующих мер, направленных на быстрое и безопасное устранение подобного чрезвычайного происшествия или угрозы.

**СТАТЬЯ 6**

**Сбор статистической информации**

Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны должны по запросу предоставлять такие периодические и официальные статистические отчеты, которые могут быть необходимы для проверки уровня обслуживания, выполняемого согласно настоящему Соглашению, авиационным властям другой Договаривающейся Стороны.

## **СТАТЬЯ 7**

### **Сборы с пользователя**

- (1) Термин «сборы с пользователя» означает сборы, взимаемые с авиакомпаний компетентными властями или разрешенные ими взимать за предоставленные собственности аэропорта или его технических средств или аэронавигационных средств, включая связанное с ними обслуживание и средства для воздушных судов, их экипажей, пассажиров и груза.
- (2) Договаривающаяся Сторона не должна устанавливать или разрешать установление для авиакомпаний другой Договаривающейся Стороны более высоких сборов с пользователя, чем те, которые установлены для собственных авиакомпаний, выполняющих подобные международные воздушные сообщения.
- (3) Каждая Договаривающаяся Сторона должна поощрять консультации по вопросам сборов с пользователей между своими компетентными взимающими такие сборы властями и авиакомпаниями, использующими технические средства и услуги, предоставляемые этими взимающими властями, там, где это применимо, через представительские организации этих авиакомпаний. Такие пользователи получают уведомление о любых предложениях относительно изменений сборов пользователя для того, чтобы позволить этим пользователям выразить свое мнение до введения таких изменений. Каждая Договаривающаяся Сторона должна в дальнейшем поощрять свои взимающие сбор власти и таких пользователей обмениваться соответствующей информацией относительно сборов с пользователя.

**СТАТЬЯ 8**

**Консультации**

Одна Договаривающаяся Сторона имеет право в любое время затребовать консультации по вопросам выполнения, толкования, применения или изменения настоящего Соглашения. Подобные консультации, которые возможны между авиационными властями Договаривающихся Сторон, должны быть проведены в течение 60 дней с даты получения письменного запроса другой Договаривающейся Стороной, если иное не предусмотрено Договаривающимися Сторонами.

## **СТАТЬЯ 9**

### **Урегулирование споров**

- (1) В случае возникновения между Договаривающимися Сторонами каких-либо разногласий, касающихся толкования или применения настоящего Соглашения, Договаривающиеся Стороны должны, в первую очередь, попытаться решить их путем переговоров.
- (2) Если Договаривающиеся Стороны не смогли прийти к разрешению спора путем переговоров, то они могут обратиться к такому лицу или органу, о котором они могут договориться или, по запросу одной из Договаривающихся Сторон спорный вопрос может быть подан на рассмотрение в суд трех арбитров для вынесения решения, который должен проводиться в следующем порядке:
  - (а) в течение 30 дней со дня получения запроса на арбитражное рассмотрение спора каждая Договаривающаяся Сторона должна назначить одного арбитра. И в течение 60 дней со дня назначения второго арбитра, оба арбитра должны избрать третьего арбитра из числа граждан государств, не заинтересованных в исходе спора, который будет выполнять роль председательствующего на суде.
  - (б) если арбитры не были назначены в течение вышеуказанного срока, любая Договаривающаяся Сторона может обратиться к Президенту Совета Международной Организации Гражданской авиации с просьбой произвести соответствующее назначение в течение 30 дней. Если Президент считает, что он является гражданином государства, которое не может рассматриваться как нейтральное в отношении конфликта, такое назначение должен произвести главный Вице-президент, не дисквалифицированный по этому основанию.
- (3) За исключением обозначенных ниже в настоящей Статье случаев или иным образом оговоренных Договаривающимися Сторонами, суд определяет пределы своей юрисдикции и выработывает свою процедуру проведения заседаний. Не позднее, чем через 30 дней после того, как состав суда был полностью определен, следуя процедуре, определенной судом, или на основе запроса одной Договаривающейся Стороны, созывается совещание для определения точных вопросов, подлежащих рассмотрению в суде.
- (4) За исключением случаев, иным образом оговоренных Договаривающимися Сторонами или предписанных судом, каждая



Договаривающаяся Сторона должна в течение 45 дней после того, как состав суда был полностью определен, предоставить меморандум. Ответы должны быть через 60 дней. В течение 30 дней после сбора ответных сообщений суд по просьбе одной Договаривающейся Стороны или по своему собственному усмотрению назначает слушание дела.

(5) Суд обязуется в течение 30 дней после окончания слушания дать письменное заключение по делу, если слушание не состоялось, то после даты представления на рассмотрение ответных сообщений обеих сторон. Решение по делу принимается большинством голосов.

(6) Договаривающаяся Сторона имеют право в течение 15 дней после принятия решения подать запрос на его разъяснение; и такое разъяснение должно быть предоставлено в течение 15 дней с момента поступления запроса.

(7) Решение суда является обязательным для обеих Договаривающихся Сторон.

(8) Каждая Договаривающаяся Сторона несет судебные издержки арбитра, назначенного ею. Остальные судебные издержки, включая расходы, понесенные Президентом или Вице-президентом Совета Международной Организации Гражданской Авиации в ходе исполнения процедур, определенных в параграфе (2)(б) настоящей Статьи, будут поровну разделены между Договаривающимися Сторонами.

**СТАТЬЯ 10**

**Поправки**

Любые поправки к настоящему Соглашению, согласованные Договаривающимися Сторонами, вступают в силу после письменного подтверждения Договаривающихся Сторон.

**СТАТЬЯ II**

**Прекращение действия Соглашения**

Любая Договаривающаяся Сторона может в любой момент направить другой Договаривающейся Стороне письменное уведомление о решении прекратить действие настоящего Соглашения. Настоящее Соглашение прекращает свое действие в полночь (места получения уведомления) незамедлительно до первой годовщины со дня получения такого уведомления этой другой Договаривающейся Стороной, если только это уведомление не будет отозвано до окончания этого срока.

**СТАТЬЯ 12**

**Регистрация в Международной Организации  
Гражданской Авиации**

Настоящее Соглашение и любые поправки к нему должны быть зарегистрированы в Международной Организации Гражданской Авиации.

**СТАТЬЯ 13**

**Вступление в силу**

Настоящее Соглашение вступает в силу с момента его подписания.

В свидетельство вышележащего, нижеподписавшиеся, будучи должным образом уполномоченными своими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Гонконге в двух экземплярах, 15 июля 1999 года на английском, китайском, кыргызском и русском языках, причем все тексты имеют одинаковую правомочность. В случае возникновения разногласий в толковании настоящего Соглашения – английский вариант преобладает.

За Правительство  
Особого Административного  
Района Гонконга, Китайская  
народная республика

За Правительство  
Кыргызской Республики

Stephen IP

Alik ASKAROV

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE DE HONG KONG DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE KIRGHIZE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX DE TRANSIT

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine (« Région administrative spéciale de Hong Kong »), dûment autorisé par le Gouvernement de la République populaire de Chine à conclure le présent Accord, et le Gouvernement de la République kirghize (ci-après dénommés « les Parties contractantes »),

Désireux de conclure un Accord afin de mettre en place le cadre de l'exploitation des services aériens entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et la République kirghize,

Conviennent comme suit :

*Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, du Directeur de l'aviation civile et, dans le cas de la République kirghize, de l'Adjoint au Ministre des transports et des communications et du Directeur du Département de l'exploitation du transport aérien et de l'aérospatiale ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent actuellement des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) L'expression « entreprise de transport aérien » s'entend :

i. S'agissant de la Région administrative spéciale de Hong Kong, d'une entreprise de transport aérien qui est constituée et a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong Kong; ou

ii. S'agissant de la République kirghize, d'une entreprise de transport aérien dont une part importante de la propriété et du contrôle effectif sont entre les mains du Gouvernement de la République kirghize ou de ses ressortissants.

c) Le terme « zone », concernant la Région administrative spéciale de Hong Kong, s'entend de l'île de Hong Kong, de Kowloon et des Nouveaux Territoires et, concernant la République kirghize, a le sens attribué au terme « territoire » par l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

d) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » s'entendent avec le sens que leur attribue l'article 96 de ladite Convention;

e) L'expression « le présent Accord » s'entend aussi de tout amendement apporté au présent Accord.

*Article 2. Dispositions de la Convention de Chicago  
applicables aux services aériens internationaux*

Dans la mise en oeuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris 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. Chaque Partie contractante 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 escale dans sa zone à des fins non commerciales.

2. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques, ou de circonstances particulières et exceptionnelles, une ou plusieurs entreprises de transport aérien d'une Partie contractante ne se trouvent pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire normal, l'autre Partie contractante fait tout ce qui est en son pouvoir pour faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service moyennant des aménagements temporaires adéquats des routes.

*Article 4. Droits de douane*

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

2. Les équipements normaux, les combustibles, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), les billets imprimés, les feuilles de route, les documents imprimés revêtus

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

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

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

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

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

#### *Article 5. Sécurité aérienne*

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a de protéger la sûreté de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Chaque Partie contractante agit en particulier conformément aux dispositions sur la sûreté de l'aviation de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Chaque Partie contractante accorde sur demande à l'autre toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéro-



ports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité 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 en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago. Chaque Partie contractante exige des exploitants d'aéronefs immatriculés sous son pavillon, des exploitants d'aéronefs dont l'établissement commercial principal ou le domicile est situé dans sa zone, ainsi que des exploitants d'aéroports situés dans sa zone, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante est convenue qu'il peut être exigé de ces exploitants d'aéronefs de respecter les mesures de sécurité aérienne visées au paragraphe 3 du présent article et imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou le séjour dans sa zone ou le départ de cette zone. Chaque Partie contractante 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 de soute, les marchandises et les provisions de bord des aéronefs, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante accueille également avec bienveillance toute demande que peut lui adresser l'autre Partie contractante afin qu'elle prenne des mesures de sécurité spéciales raisonnables en cas de menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident tendant à la capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites contre la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou contre la sécurité d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, chacune des Parties contractantes apporte son aide à l'autre Partie contractante en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sans danger à cet incident ou menace d'incident.

#### *Article 6. Fourniture de statistiques*

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de ces dernières, des relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci ont raisonnablement besoin pour s'informer du niveau des services exploités en application du présent Accord.

#### *Article 7. Redevances d'usage*

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

2. Une Partie contractante n'impose pas ou ne permet que soient imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées

que celles imposées à ses propres entreprises de transport aérien exploitant des services aériens internationaux similaires.

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

#### *Article 8. Consultations*

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

#### *Article 9. Règlement des différends*

1. En cas de différend s'élevant entre elles quant 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, les Parties contractantes peuvent le soumettre à la décision d'une personne ou d'un organisme choisi par elles à l'amiable ou, à la demande d'une ou de l'autre Partie contractante, à la décision d'un tribunal de trois arbitres constitué comme suit :

a) Dans les 30 jours suivant la réception de la demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désigne un arbitre. Dans les 60 jours suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres désignent d'un commun accord un troisième arbitre, ressortissant d'un État qui peut être considéré comme neutre dans le différend, qui agit en qualité de président du tribunal;

b) Si une ou l'autre désignation n'a pas été effectuée dans les délais indiqués ci-dessus, l'une ou l'autre Partie contractante peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder dans les 30 jours à la désignation nécessaire. Si le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale estime être ressortissant d'un État qui ne peut être considéré comme neutre dans le différend, la nomination est faite par le Vice-Président qui a le plus d'ancienneté et ne peut être récusé aux mêmes motifs.

3. Sous réserve des dispositions du présent article ou à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, le tribunal arbitral détermine l'étendue de sa compétence

et arrête lui-même son règlement. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence doit être réunie au plus tard dans les 30 jours à compter de la constitution du tribunal afin de déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et les règles précises à suivre.

4. À moins que les Parties n'en conviennent autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante dépose un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la date de la constitution du tribunal. 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 qui suivent la date du dépôt obligatoire des répliques.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une sentence écrite dans les 30 jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, dans les 30 jours qui suivent le dépôt de la deuxième réplique. Le tribunal se prononce à la majorité simple.

6. Chaque Partie contractante peut présenter une demande d'éclaircissements en ce qui concerne la sentence dans un délai de 15 jours à compter de la date de sa réception, et les éclaircissements doivent être fournis dans les 15 jours qui suivent cette demande.

7. La sentence du tribunal a force obligatoire pour les Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante prend en charge les frais de l'arbitre qu'elle désigne. Les autres dépenses du tribunal sont divisées en parts égales entre les Parties contractantes, y compris toute dépense exposée par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour l'exécution des démarches prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article.

#### *Article 10. Amendement*

Tout amendement au présent Accord convenu par les Parties contractantes entre en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes confirment l'amendement par écrit.

#### *Article 11. 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 alors 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 cette autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

#### *Article 12. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale*

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

*Article 13. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entre en vigueur à la date à laquelle il est signé.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Hong Kong, le 15 juillet 1999, en double exemplaire, en langues anglaise, chinoise, russe et kirghize, les quatre textes faisant également foi. En cas de divergence dans l'interprétation du présent Accord, le texte en langue anglaise l'emporte.

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

STEPHEN IP

Pour le Gouvernement de la République kirghize :

ALIK ASKAROV