

No. 36567

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

**Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative
Region of the People's Republic of China and the Government of the Sultanate of
Oman concerning air services (with annex). Muscat, 8 December 1998**

Entry into force: 26 March 1999 by notification, in accordance with article 20

Authentic texts: *English and Arabic*

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

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

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Région
administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine et le
Gouvernement du Sultanat d'Oman (avec annexe). Mascate, 8 décembre 1998**

Entrée en vigueur : 26 mars 1999 par notification, conformément à l'article 20

Textes authentiques : *anglais et arabe*

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

[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 SULTANATE OF OMAN
CONCERNING AIR SERVICES

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 Sultanate of Oman,

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

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 Government of the Hong Kong Special Administrative Region, the Secretary for Economic Services and the Director of Civil Aviation, and in the case of the Government of the Sultanate of Oman, the Minister of Communications, or, in both cases, any person or body authorised perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

(b) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(c) The term "area" in relation to the Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories, and in relation to the Sultanate of Oman 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;

(f) 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;

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

(i) 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;

(ii) the rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;

(iii) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attaching to it; and

(iv) 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.

Article 2. Provision 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) 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.

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 two 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 Sultanate of Oman or its nationals.

(b) The Government of the Sultanate of Oman 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 Sultanate of Oman or its nationals;

(ii) in the case of the Government of the Sultanate of Oman, 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.

(3) In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under this Agreement including Article 16 shall not be prejudiced.

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.

Article 7. Tariffs

(1) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and the Sultanate of Oman 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.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) 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.

(3) Any proposed tariff for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and the Sultanate of Oman 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 Article 1(g) of this Agreement. It shall be filed not less than 60 days (or such shorter period as agreed) 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.

(4) 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 (3) 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.

(5) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (4) 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.

(6) If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph (4) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine the tariff in accordance with paragraph (5) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

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

(8) 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 (7) 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.

(9) (a) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region for carriage between the Sultanate of Oman and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Sultanate of Oman and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Sultanate of Oman for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and a State other than the Sultanate of Oman shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Hong Kong Special Administrative Region 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 Article 1(g) of this Agreement 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 by 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.

(10) Notwithstanding the provisions of paragraphs (4) and (9)(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 routing being used) to the tariff charged by an airline of the Contracting Party for comparable services between the same points or is more restrictive or higher than that tariff.

Article 8. Exemption from Customs & Other 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 and intended solely for use by or in the 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 and aircraft stores (including such items as food, beverages and tobacco), 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 and intended solely for use on board such aircraft in the operation of international air services, 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. Animals and Plants Quarantine

Airlines designated by each Contracting Party shall comply with the laws of the other Contracting Party as to the admission to, or removal from, its area of animals and plants while their aircraft enter into, stay in, or depart from the area of that other Contracting Party.

Article 10. 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 11. Exchange of Information

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such information, including 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 12. 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 Sultanate of Oman on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of the Sultanate of Oman shall have the right to convert and remit to the Sultanate of Oman 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 prevailing foreign exchange market rates.

Article 13. 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 commercial, 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, in accordance with the laws and regulations of that Contracting Party uniformly applied.

Article 14. User Charges

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.

Article 15. Consultation

Either 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 16. 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 17. Amendment

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

Article 18. Termination

Either 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 19. Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 20. Entry into Force

This Agreement shall enter into force as soon as the Contracting Parties have given notice in writing to each other that any necessary procedures have been completed.

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

Done, in duplicate at Muscat this eighth day of December 1998 in the English and Arabic languages, both texts being equally authentic. In the case of divergence between the texts of this Agreement, the English 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 Sultanate of Oman:

SALIM BIN ABDULLAH AL-GHAZALI

ANNEX

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 - Muscat - points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the aeronautical authorities of 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, 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 Muscat or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of 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 Sultanate of Oman:

Muscat - 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 aeronautical authorities of the Contracting Parties.

2. The designated airline or airlines of the Sultanate of Oman may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at Muscat.

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 aeronautical authorities of the Contracting Parties.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

القسم الثاني :

الطرق التي تستثمرها شركة أو شركات الطيران المعينة من قبل
سلطنة عمان :

مسقط - نقاط متوسطة - إقليم هونج كونج الإداري الخاص -
نقاط فيما وراء .

ملاحظات :

- ١- يجب تحديد النقاط التي يتم خدمتها على الطرق المحددة أعلاه من كلا
سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين معا .
- ٢- لشركة أو شركات الطيران المعينة من قبل سلطنة عمان الغاء الهبوط في
أي أو جميع رحلاتها في أي من النقاط على الطرق المحددة أعلاه .
كما يجوز ان تخدم النقاط المتوسطة وفقا لأي ترتيب ، والنقاط
فيما وراء وفقا لأي ترتيب ، شريطة أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على
هذه الطرق من مسقط .
- ٣- لايجوز أخذ أي حركة على متن الطائرات من نقطة متوسطة أو نقطة
فيما وراء وانزالها في إقليم هونج كونج الإداري الخاص أو بالعكس ،فيما
عدا مايجوز أن تتفق عليه معا سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين
من وقت لآخر .
- ٤- لايجوز خدمة أي نقطة في البر الرئيسي للصين كنقطة متوسطة أو نقطة
فيما وراء .

ملحق

جدول الطرق

القسم الأول :

الطرق التي تستثمرها شركة أو شركات الطيران المعينة من قبل إقليم هونج كونج الإداري الخاص :
إقليم هونج كونج الإداري الخاص - نقاط متوسطة - مسقط -
نقاط فيما وراء .

ملاحظات :

- ١- يجب تحديد النقاط التي يتم خدمتها على الطرق المحددة أعلاه من قبل سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين معا .
- ٢- لشركة أو شركات الطيران المعينة من إقليم هونج كونج الإداري الخاص الغاء الهبوط في أي من النقاط على الطرق المحددة أعلاه .
كما يجوز أن تخدم النقاط المتوسطة وفقا لأي ترتيب ، والنقاط فيما وراء وفقا لأي ترتيب ، شريطة أن تبدأ الخدمات المنفرد عليها على هذه الطرق من إقليم هونج كونج الإداري الخاص .
- ٣- لايجوز أخذ أي حركة على متن الطائرات من نقطة متوسطة أو من نقطة فيما وراء وانزالها في مسقط أو بالعكس ، فيما عدا ما يجوز أن تنفذ عليه مع سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين من وقت لآخر .
- ٤- لايجوز خدمة أي نقطة في البر الرئيسي للصين كنقطة متوسطة أو نقطة فيما وراء .

مادة (٢٠)

سريان المفهوم

تدخل هذه الإتفاقية حيز النفاذ بمجرد أن يخطر الطرفان المتعاقدان كل منهما الآخر كتابة بأن أي إجراءات ضرورية قد تم اتخاذها .

وإثباتا لذلك فإن الموقعين أنناه ، بناء على التفويض المعطى لكل منهما من قبل حكومته قد وقعنا على هذه الإتفاقية .

حررت من نسختين في مسقط بتاريخ ١٩ شعبان ١٤١٩ هـ الموافق ٨ ديسمبر ١٩٩٨ م باللغتين العربية والانجليزية، ولكل نص منهما حجية متساوية . وفي حالة الاختلاف بين نصي هذه الإتفاقية ، يعتد بالنص الانجليزي .

عن حكومة
مسقطنة عمان

عن حكومة
إقليم هونج كونج الاداري الخاص
لجمهورية الصين الشعبية

مسالم بن عبدالله الغزالي

سستين . أي . بي

مادة (١٩)
التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي
.....

تسجل هذه الإتفاقية وأي تعديلات تدخل عليها لدى منظمة
الطيران المدني الدولي .

مادة (١٨)

الإنهاء
.....

بجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة في أي وقت بقراره إنهاء هذه الاتفاقية وتنتهي هذه الاتفاقية عند منتصف الليل (في مكان استلام الاخطار) مباشرة قبل الذكرى الأولى لتاريخ استلام هذا الاخطار من قبل ذلك الطرف المتعاقد الآخر، ما لم يتم الاتفاق على سحب الاخطار المذكور قبل انقضاء هذه الفترة .

مادة (١٧)

التعديرات

.....

تدخل أي تعديلات على هذه الاتفاقية يتفق عليها الطرفان المتعاقدان حين
النفاز عند التأكد عليها كتابة من قبل الطرفين المتعاقدين .

- (٣) فيما عدا ماتنص عليه هذه المادة فيما بعد أو ما يتفق عليه الطرفان المتعاقدان ، فعلى هيئة التحكيم اقرار حدود سلطتها ووضع الاجراءات الخاصة بها . وبناء على توجيه من هيئة التحكيم ، أو طلب من طرف متعاقد ، يتم عقد مؤتمر لتحديد الموضوعات التي سيتناولها التحكيم بكل دقة والاجراءات التي يتعين اتباعها وذلك فيما لايتجاوز ٣٠ يوما بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم .
- (٤) فيما عدا ما يتفق عليه الطرفان المتعاقدان أو تقرره هيئة التحكيم ، على كل من الطرفين المتعاقدين التقدم بمذكرة في غضون ٤٥ يوما من اكمال تشكيل هيئة التحكيم . ويجب تقديم الردود في غضون ٦٠ يوما بعد ذلك . وتعد هيئة التحكيم جلسة استماع بناء على طلب طرف متعاقد ، أو حسبما تقرره ، في غضون ٣٠ يوما بعد الوقت المحدد لورود الطلبات .
- (٥) على هيئة التحكيم السعي لاصدار قرار كتابي في غضون ٣٠ يوما بعد انتهاء الاستماع أو ، ان لم تعقد جلسة استماع ، بعد التاريخ الذي يقدم فيه الردان ويصدر القرار بأغلبية الأصوات .
- (٦) يجوز لطرف متعاقد التقدم بطلب لاستيضاح القرار في غضون ١٥ يوما بعد استلامه له على أن يصدر هذا الايضاح في غضون ١٥ يوما من الطلب المذكور .
- (٧) يكون قرار هيئة التحكيم ملزما للطرفين المتعاقدين .
- (٨) يتحمل كل من الطرفين المتعاقدين تكاليف المحكم الذي يقوم بتعيينه . ويتحمل الطرفان المتعاقدان مناصفة التكاليف الأخرى لهيئة التحكيم بما في ذلك أي مصروفات تنجم عن تنفيذ رئيس أو نائب رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي للاجراءات الواردة في الفقرة (٢) (ب) من هذه المادة .

مادة (١٦)

تسوية المنازعات

.....

(١) إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، فعلى الطرفين المتعاقدين أولاً محاولة فضه عن طريق التفاوض .

(٢) إذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصل إلى تسوية للنزاع عن طريق التفاوض ، يجوز لهما إحالته إلى شخص أو هيئة حسبما يتفقان عليه أو، بناء على طلب طرف متعاقد ، يعرض للبت فيه على هيئة تحكيم مشكلة من ثلاثة محكمين والتي يتم تشكيلها كالتالي :-
أ- على كل من الطرفين المتعاقدين، في غضون ٣٠ يوماً بعد استلام طلب التحكيم، تعيين محكم واحد . ويعين المحكام بالاتفاق بينهما، في غضون ٦٠ يوماً من تعيين ثانيهما، المحكم الثالث من مواطني دولة يمكن اعتبارها محايدة فيما يخص النزاع، والذي يترأس هيئة التحكيم .

ب- إذا لم يتم أي تعيين في غضون المدة المحددة أعلاه، يجوز للطرف المتعاقد أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي إجراء التعيين اللازم في غضون ٣٠ يوماً . وفي حالة اعتبار رئيس المجلس لنفسه مواطناً من دولة لا يمكن اعتبارها محايدة فيما يخص النزاع ، يقوم أعلى نائب للرئيس الذي لا يمكن اعتباره غير مؤهل لنفس السبب ، بإجراء التعيين .

مادة (١٥)

المشاورات

.....

لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب في أي وقت التشاور بشأن تنفيذ ،
تفسير ، تطبيق أو تعديل هذه الاتفاقية . وتبدأ تلك المشاورات ، التي قد تكون
بين سلطات الطيران بالطرفين المتعاقدين، في غضون ٦٠ يوماً من تاريخ استلام
الطرف المتعاقد الآخر لهذا الطلب كتابة، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على
خلاف ذلك .

مادة (١٤)
رسوم الاستخدام

لايجوز لطرف متعاقد أن يفرض أو يسمح بفرض رسوم استخدام على شركات الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أعلى من تلك المفروضة على شركات الطيران التابعة له التي تستثمر على نفس الخدمات الجوية الدولية .

مادة (١٣)

تمثيل ومبيعات شركة الطيران

.....

- (١) لشركات الطيران المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين الحق ، طبقاً لقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر فيما يخص الدخول، الإقامة، والتوظيف ، أن تدخل وتحفظ في منطقة ذلك الطرف المتعاقد الآخر بموظفيها للأعمال التجارية ، الادارية ، الفنية التشغيلية ، وغيرهم من المتخصصين الذين يكونون مطلوبين لتوفير النقل الجوي .
- (٢) لشركات الطيران المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين الحق في ممارسة البيع في النقل الجوي في منطقة الطرف المتعاقد الآخر، طبقاً لقوانين وأنظمة ذلك الطرف المتعاقد المطبقة بصفة عامة .

مادة (١٢)

إبدال وتحويل الإيرادات

- (١) لشركات الطيران المعنية من قبل إقليم هونج كونج الإداري الخاص الحق لدى الطلب أن تبدل وتحويل الى إقليم هونج كونج الإداري الخاص من سلطنة عمان الإيرادات المحلية الفائضة عن المبالغ المنصرفة محليا . ولشركات الطيران المعنية من قبل سلطنة عمان الحق لدى الطلب أن تبدل وتحويل الى سلطنة عمان من إقليم هونج كونج الإداري الخاص الإيرادات المحلية الفائضة عن المبالغ المنصرفة محليا .
- (٢) يسمح بإبدال وتحويل هذه الإيرادات دون قيود وبأسعار الصرف السائدة في سوق العملات الأجنبية .

مادة (١١)

تبـايل المـلومـاـت

.....

على سلطات الطيران في كل من الطرفين المتعاقدين أن تقدم الى سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر، عند الطلب، المعلومات، بما في ذلك البيانات الاحصائية الدورية أو غيرها التي قد تكون مطلوبة بصورة معقولة بغرض مراجعة السعة المقدمة على الخدمات المتفق عليها من قبل شركات الطيران المعنية من ذلك الطرف المتعاقد . وتتضمن هذه البيانات جميع المعلومات المطلوبة لتحديد كمية الحركة المنقولة بواسطة شركات الطيران المذكورة على الخدمات المتفق عليها وكذلك نقاط المنشأ والمقصد لهذه الحركة .

(٣) يعمل الطرفان المتعاقدان ، في نطاق علاقتهما المشتركة، بما يتطابق مع أحكام أمن الطيران المعمول بها والصاغرة عن منظمة الطيران المدني الدولي والواردة على هيئة ملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي ، التي عرضت للتوقيع في شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر ١٩٤٤ . ويطلب كل من الطرفين المتعاقدين من مستثمرى الطائرات المسجلة لديه أو مستثمرى الطائرات الذي يكون مقر عملهم الرئيسي أو مقر إقامتهم الدائمة فسي منطقته، ومستثمرى المطارات في منطقته، ضرورة العمل بما يتطابق مع أحكام أمن الطيران المذكورة .

(٤) يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على انه يجوز الطلب من مستثمرى الطائرات المذكورين مراعاة احكام أمن الطيران المشار اليها في الفقرة (٣) من هذه المادة والتي يطلبها الطرف المتعاقد الاخر بشأن الدخول الى، الخروج من، أو أثناء الوجود في منطقته ذلك الطرف المتعاقد الآخر . وعلى كل من الطرفين المتعاقدين التأكد من التطبيق الفعال للتدابير الملائمة داخل منطقته لحماية الطائرات ولفحص للركاب، الطاقم، المواد المحمولة، الإمتعة، البضائع، مخازن الطائرات قبل وأثناء الصعود والتحميل، وعلى كل من الطرفين المتعاقدين أيضا اعطاء الاعتبار المتعاطف لأى طلب من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ تدابير أمنية خاصة معقولة لمواجهة تهديد معين .

(٥) يعاون كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر في حالة حدوث واقعة أو تهديد بواقعة للاستيلاء غير المشروع على طائرات مدنية أو أى أفعال غير مشروعة أخرى ضد سلامة هذه الطائرات، ركابها وطاقمها ، المطارات، أو تسهيلات الملاحة الجوية، وذلك بتسهيل الإتصالات والتدابير الملائمة الأخرى لإنهاء مثل هذه الواقعة أو التهديد بسرعة وسلامة .

مسألة (١٠)

أمن الطيران

.....

(١) يؤكد كل من الطرفين المتعاقدين أن التزاماته تجاه الطرف المتعاقد الآخر لحماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية، وسيعملان كل من الطرفين المتعاقدين بصفة خاصة بما يتطابق مع احكام أمن الطيران بالمعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، والموقعة في طوكيو بتاريخ ١٤ سبتمبر ١٩٦٣، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي بتاريخ ١٦ ديسمبر ١٩٧٠، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ .

(٢) يقدم كل من الطرفين المتعاقدين الى الطرف المتعاقد الآخر بناء على طلبه كل معاونة ضرورية للحيلولة دون أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغيرها من الأفعال غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات ، ركابها وطاقمها ، المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية ، وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني .

مادة (٩)
الحجر البيطري والزراعي
.....

تلتزم شركات الطيران التي يعينها كل من الطرفين المتعاقدين بتطبيق
قوانين الطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بادخال الحيوانات والنباتات الى اقليمه،
أو اخراجها منه، وذلك أثناء دخول طائراتها منطقة ذلك الطرف المتعاقد أو
وجودها فيه ، أو مغادرتها له .

- (٣) قد يقتضى حفظ المعدات العادية وغيرها من المواد المشار إليها في الفقرتين (١) و(٢) من هذه المادة تحت اشراف أو رقابة سلطات الجمارك لدى الطرف المتعاقد الآخر .
- (٤) يجوز انزال المعدات العادية والمواد الأخرى المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة في منطقة الطرف المتعاقد الآخر بموافقة سلطات الجمارك في ذلك الطرف المتعاقد الآخر . وفي هذه الأحوال، تتمتع هذه المعدات العادية والمواد الأخرى، على أساس المعاملة بالممثل بالاعفاءات المنصوص عليها في الفقرة (١) من هذه المادة حتى يعاد تصديرها أو التصرف فيها طبقاً لنظم الجمارك . ومع ذلك يجوز لسلطات الجمارك في ذلك الطرف المتعاقد الآخر أن تقتضى وضع تلك المعدات والمواد تحت اشرافها حتى ذلك الوقت .
- (٥) تسرى أيضا الاعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة في الحالات التي تدخل فيها شركة الطيران المعنية من أحد الطرفين المتعاقدين في ترتيبات مع شركة أو شركات طيران أخرى بغرض اقتراض أو نقل المعدات العادية والمواد الأخرى المشار إليها في الفقرتين (١) و(٢) من هذه المادة، في منطقة الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تكون تلك الشركة أو شركات الطيران الأخرى المذكورة تتمتع أيضا بتلك الاعفاءات من قبل ذلك الطرف المتعاقد الآخر .
- (٦) تعلق الأمتعة والبضائع التي تعبر عبورا مباشرا منطقة طرف متعاقد من الفرائض الجمركية، ضرائب الانتاج والأجور والرسوم الأخرى التي لاتتأسس على تكاليف الخدمات المقدمة لدى الوصول .

مادة (٨)

الاعفاء من الضرائب الجمركية والرسوم الأخرى

.....

(١) تعفى الطائرات التي تستثمر في الخدمات الجوية الدولية من قبل شركات الطيران المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين ، معداتها العادية ، الوقود، مواد التشحيم ، الامدادات الفنية المستهلكة ، قطع الغيار بما في ذلك المحركات ، ومؤن الطائرات (بما في ذلك ولكن لا تقتصر على مواد مثل الأطعمة، المشروبات والتبغ) والتي تكون على متن هذه الطائرات بغرض استخدامها فقط بواسطة أو على متن الطائرات ، من قبل الطرف المتعاقد الآخر على أساس المعاملة بالمثل، من جميع الفرائض الجمركية، ضرائب الانتاج والأجور والرسوم المماثلة التي لا تناسس على تكاليف الخدمات المقدمة لدى الوصول ، شريطة أن تظل هذه المعدات العادية وهذه المواد الأخرى على متن الطائرات .

(٢) تعفى المعدات العادية،الوقود، مواد التشحيم ،الامدادات الفنية المستهلكة، قطع الغيار بما في ذلك المحركات ومؤن الطائرات(بما في ذلك المواد مثل الأطعمة،المشروبات والتبغ) والتي يتم ادخالها الى منطقة الطرف المتعاقد الآخر بواسطة أوبالنيابة عن شركة الطيران المعينة المذكورة أو التي تؤخذ على متن تلك الطائرات أثناء استثمارها في الخدمات الجوية الدولية، من قبل الطرف المتعاقد الآخر على أساس المعاملة بالمثل، من جميع الفرائض الجمركية، ضرائب الانتاج والأجور والرسوم المماثلة التي لا تناسس على تكاليف الخدمات المقدمة لدى الوصول، حتى لو كانت تلك المعدات العادية أوالمواد الأخرى سيتم استخدامها على أي جزء من الرحلة يتم فوق منطقة الطرف المتعاقد الآخر .

ب-تودع أية تعرفه مقترحة لهذا النقل من قبل شركة الطيران المعنية من احد الطرفين المتعاقدين والتي تسعى الى اعتمادها ، لدى سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر . ويتم ايداعها وفقا للصيغة التي قد تطلبها سلطات الطيران المذكورة لتوضيح البيانات المشار اليها في المادة الأولى (ز) من هذه الاتفاقية وقبل ٩٠ يوما على الأقل (أو في مدة أقل حسبما يقرراته) من التاريخ المقترح للنفاذ . وتعتبر التعرفه المقترحة أنه قد تم ايداعها في التاريخ التي تستلمها فيه سلطات الطيران المذكورة .

ج-تجوز الموافقة على هذه التعرفه في أي وقت من قبل سلطات الطيران بالطرف المتعاقد التي تم ايداعها لديها ويعتبر أنه تمت الموافقه عليها من قبلها ما لم تخطر، في غضون ٣٠ يوما بعد تاريخ الايداع ، شركة الطيران التي تسعى الى الموافقة على تلك التعرفه بعدم موافقتها كتابية .

د-لسلطات الطيران لدى أي طرف متعاقد سحب الموافقة على أي من هذه التعرفات التي وافقت أو اعتبر أنها وافقت عليها وذلك باخطار مدته ٩٠ يوما الى شركة الطيران المعنية التي حددت هذه التعرفه . وعلى شركة الطيران المذكورة التوقف عن العمل بهذه التعرفه لدى انتهاء هذه المده .

١٠) بغض النظر عن أحكام الفقرتين (٤) و(٩) (ج) من هذه المادة ، لايجوز لسلطات الطيران لدى أي طرف متعاقد عدم الموافقة على أية تعرفه مقترحة يكون قد تم ايداعها لديها من قبل شركة طيران معينة وتتطابق (مثلا فيما يخص مستوى الأسعار، الاشتراطات وتاريخ الانقضاء ولكن ليس من الضروري الطريق المستخدم) مع التعرفه التي تكون قد حددتها شركة طيران الطرف المتعاقد لخدمات متماثلة بين نفس النقاط أو تكون أكثر تقييدا أو أعلى من تلك التعرفه .

- (٦) في حالة عدم الموافقة على تعرفه من قبل سلطات الطيران لدى أي طرف متعاقد طبقاً للفقرة (٤) من هذه المادة، وإذا ما تضرر على سلطات الطيران هذه المادة بجواز تسوية النزاع طبقاً لأحكام المادة السادسة عشر من هذه الاتفاقية .
- (٧) مع مراعاة الفقرة (٨) من هذه المادة ، تظل للتعرفه التي تحدد طبقاً لأحكام هذه المادة سارية لحين تحديد تعرفه بديلة .
- (٨) ما لم توافق سلطات الطيران لدى كلا الطرفين المتعاقدين ، ولمدة التي يتفقان عليها ، لايجوز تمديد سريان التعرفه بموجب الفقرة (٧) من هذه المادة في حالة :-
- أ- إذا كان للتعرفه تاريخ انتهاء محدد ، لمدة تزيد عن ١٢ شهرا بعد هذا التاريخ .
- ب- إذا لم يكن للتعرفه تاريخ انتهاء محدد، لمدة تزيد عن ١٢ شهرا بعد التاريخ الذي تكون شركة الطيران المعينه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين قد أودعت فيه التعرفه البديلة لدى سلطات الطيران بالطرفين المتعاقدين .
- (٩) أ- تخضع التعرفات التي تحددها شركات الطيران المعينه من قبل إقليم هونج كونج الإداري الخاص للنقل بين سلطنة عمان ودولة أخرى لموافقة سلطات الطيران في سلطنة عمان، وإذا كان مناسباً، في الدولة الأخرى . وتخضع التعرفات التي تحددها شركات الطيران المعينه من قبل سلطنة عمان للنقل بين إقليم هونج كونج الإداري الخاص ودولة خلاف سلطنة عمان لموافقة سلطات الطيران في إقليم هونج كونج الإداري الخاص، وإذا كان مناسباً، في الدولة الأخرى :

(٣) تودع شركة أو شركات الطيران المعنية أية تعرفة مقترحة للنقل بين إقليم هونج كونج الإداري الخاص وسلطنة عمان لدى سلطات الطيران بالطرفين المتعاقدين بغرض الحصول على موافقتها وذلك وفقا للصيغة التي قد تطلبها كل من سلطات الطيران المذكورة على حدة لتوضيح البيانات المشار إليها في المادة الأولى (ز) من هذه الاتفاقية . وتودع هذه التعرفة قبل ٦٠ يوما على الأقل (أو في مدة أقل حسب الاتفاق) من التاريخ المقترح للنفاذ . وتعتبر التعرفة المقترحة أنه قد تم ايداعها لدى سلطات الطيران بالطرفين المتعاقدين في التاريخ الذي تستلمها فيها سلطات الطيران المذكورة .

(٤) لسلطات الطيران لدى أي طرف متعاقد موافقه على أية تعرفة مقترحة في أي وقت ، شريطة ان يكون قد تم ايداعها طبقا للفقرة (٣) من هذه المادة ، ويعتبر أن سلطات الطيران في ذلك الطرف المتعاقد قد وافقت عليها، ما لم تقم إحدى سلطات الطيران بإبلاغ الطرف المتعاقد الآخر كتابة عن عدم موافقتها على التعرفة المقترحة في غضون ٣٠ يوما (أو في مدة أقل حسبما تتفق عليه سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين) بعد تاريخ الإيداع .

(٥) في حالة الاخطار بعدم موافقه طبقا لأحكام الفقرة (٤) من هذه المادة يجوز لسلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين تحديد التعرفة بصفة مشتركة . ولهذا الغرض ، يجوز لأحد الطرفين المتعاقدين ، في غضون ٣٠ يوما ، ان الاخطار بعدم الموافقة ، أن يطلب التشاور بين سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين والذي يجب أن يتم في غضون ٣٠ يوما من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر هذا الطلب كتابة .

مادة (٧)

التعرفات

.....

(١) ينبغي أن تتماثل التعرفات التي تتقاضاها شركات الطيران المعنية من قبل الطرفين المتعاقدين للنقل بين إقليم هونغ كونج الإداري الخاص وسلطنة عمان مع تلك المعتمدة من سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين، وأن يتم تحديدها في مستويات معقولة ، مع الأخذ بعين الاعتبار جميع العوامل المتعلقة بذلك ، بما فيها تكاليف استثمار الخدمات المتفق عليها، مصالح المستخدمين ، الربح المعقول وتعرفات شركات الطيران الأخرى التي تستثمر على كامل أو جزء من نفس الطريق .

(٢) ان التعرفات المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة يجوز الموافقة عليها من قبل شركات الطيران المعنية من الطرفين المتعاقدين التي تسعى الى اعتماد التعرفات ، والتي قد تتشاور مع شركات الطيران الأخرى التي تستثمر كامل أو جزء من نفس الطريق ، قبل اقتراح تلك التعرفات . ومع ذلك فليس هناك ما يحول دون اقتراح شركة طيران معينة أو موافقة سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين على أية تعرفة ، إذا ما كانت تلك الشركة قد أخفقت في الحصول على موافقة شركات الطيران المعنية الأخرى على تلك التعرفات ، أو إذا لم تكن هناك شركة طيران معينة أخرى تستثمر نفس الطريق . وتعنى الاشارات في هذه الفقرة السابقة الى ' نفس الطريق ' الطريق المستثمر ، وليس الطريق .. حدد .

- أ- متطلبات الحركة من وإلى منطقة الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين شركة الطيران .
- ب- متطلبات الحركة للأقليم الذي تمر من خلالها الخدمات المتفق عليها ، مع الأخذ في الاعتبار خدمات النقل الجوي الأخرى لشركات الطيران التابعة للدول التي يشملها ذلك الاقليم . و
- ج- متطلبات استثمار شركات الطيران العابرة .

مادة (٦)

المبادئ التي تحكم استثمار الخدمات المنفق عليها

.....

- (١) ينبغي أن يتوفر لشركات الطيران المعنية من قبل كل من الطرفين المتعاقدين فرصا عادلة ومتكافئة لاستثمار الخدمات المنفق عليها على الطرق المحددة .
- (٢) على شركات الطيران المعنية من قبل كل من الطرفين المتعاقدين ان تاخذ في اعتبارها اثناء استثمارها للخدمات المنفق عليها ، مصالح شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بما لا يؤثر دون وجه حق على الخدمات التي تقدمها شركات الطيران الأخرى على نفس الطرق أوجزء منها .
- (٣) ينبغي أن ترتبط الخدمات المنفق عليها التي تقدمها شركات الطيران المعنية من الطرفين المتعاقدين إرتباطا وثيقا باحتياجات الجمهور للنقل على الطرق المحددة وان يكون الهدف الرئيسي لها توفير سعة، بمعامل حمولة معقول ، تتناسب والوفاء بالاحتياجات الراهنة والمتوقعة بصورة معقولة لنقل الركاب والبضائع بما في ذلك البريد الناشئ أو المنتهي الى منطقة الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين شركة الطيران . ان تأمين نقل الركاب والبضائع بما في ذلك البريد الذي يتم حمله من وانزاله الى نقاط على الطرق المحددة غيرنقاط في منطقة الطرف المتعاقد الذي عين شركة الطيران ينبغي أن يتم وفقا للمبادئ العامة التي تقضى بتناسب السعة مع:

مادة (٥)

إلغاء أو وقف العمل بتراخيص الاستثمار

.....

- (١) يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق إلغاء أو وقف العمل بتراخيص الاستثمار الخاص بممارسة شركة الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للحقوق المحددة في المادة الثالثة (٢) من هذه الاتفاقية، أو فرض ما يراه ضروريا من شروط على ممارسة هذه الحقوق وذلك :
- (أ) - بالنسبة لحكومة إقليم هونج كونج الإداري الخاص ، في أية حالة لاقتنع فيها بأن جزءا هاما من ملكية هذه الشركة وإدارتها الفعلية في يد حكومة سلطنة عمان أو رعاياها .
- ٢- بالنسبة لحكومة سلطنة عمان، في أية حالة لاقتنع فيها بأن هذه الشركة مؤسسة يقع مقر عملها الرئيسي في إقليم هونج كونج الإداري الخاص ، أو
- (ب) في حالة إخفاق الشركة المذكورة في التقيد بالقوانين أو الأنظمة المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق . أو
- (ج) في حالة عدم قيام هذه الشركة بالاستثمار طبقا للشروط المقررة في هذه الاتفاقية .
- (٢) لا يتم إلغاء أو وقف ترخيص الاستثمار المنوه عنه في الفقرة (١) من هذه المادة أو فرض الشروط الواردة بها الا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر مالم يكن من الضروري القيام بذلك فورا للحيلولة دون الاستمرار في انتهاك القوانين والأنظمة .
- (٣) لا يجوز المساس بحقوق الطرف المتعاقد الآخر بمقتضى هذه الاتفاقية بما في ذلك المادة ١٦ ، في حالة اتخاذ أحد الطرفين المتعاقدين للإجراءات الواردة أعلاه .

(٤) بجوز لسلطات الطيران لدى أي من الطرفين المتعاقدين أن تطلب من شركة الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات استيفائها للائتمراطات المحددة في القوانين والانظمة التي تطبقها هذه السلطات عادة وبطريقة مقبولة على استثمار الخدمات الجوية الدولية .

(٥) بجوز للشركة المعنية والمرخص لها على هذا النحو ، البدء باستثمار الخدمات المتلق عليها، شريطة أن تتقيد بالأحكام المسارية لهذه الاتفاقية .

مسادة (٤)

تعيين وترخيص شركات الطيران

.....

(١) بحق لكل من الطرفين المتعاقدين أن يعين ، ويخطر الطرف المتعاقد الآخر بذلك كتابة، شركة أو شركتي طيران بغية استثمار الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة وأن يسحب أو يعدل هذا التعيين .

(٢) مع مراعاة احكام الفقرتين ٣ و٤ من هذه المادة ، على الطرف المتعاقد الآخر فور تسلمه لهذا الاخطار منح شركة الطيران المعينة تراخيص الاستثمار اللازمة دون ابطاء .

(٣) أ-تحتفظ حكومة إقليم هونج كونج الاداري الخاص بحق عدم منح تراخيص الاستثمار المشار اليها في الفقرة الثانية من هذه المادة ، أو فرض ماتراه ضروريا من شروط على ممارسة الشركة المعينة للحقوق المحددة في المادة الثالثة (٢) من هذه الاتفاقية وذلك في أية حالة لاقتنع فيها بأن جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية في يد حكومة سلطنة عمان أو في يد رعاياها .

ب-تحتفظ حكومة سلطنة عمان بحق عدم منح تراخيص الاستثمار المشار اليها في الفقرة الثانية من هذه المادة ، أو فرض ماتراه ضروريا من شروط على ممارسة الشركة المعينة للحقوق المحددة في المادة الثالثة (٢) من هذه الاتفاقية وذلك في أية حالة لاقتنع فيها بأن تلك الشركة مؤسسة وان مقر عملها الرئيسي يقع في إقليم هونج كونج الاداري الخاص .

مادة (٣)

منح الحقوق

.....

- (١) يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية فيما يخص الخدمات الجوية الدولية التابعة له :
- (أ) حق التحليق عبر منطقته بدون هبوط .
- (ب) حق التوقف في منطقته لأغراض غير تجارية .
- (٢) يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة فيما بعد في هذه الاتفاقية بغرض استثمار خدمات جوية دولية على الطرق المحددة في القسم المختص من ملحق هذه الاتفاقية . ويطلق على هذه الخدمات والطرق فيما يأتي "الخدمات المتلق عليها " و" الطرق المحددة " على التوالي .
- وتمتع شركات الطيران المعنية من جانب كل من الطرفين المتعاقدين أثناء استثمارها لخدمة متلق عليها على طريق محدد، إضافة إلى الحقوق المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة، بحق التوقف في منطقة الطرف المتعاقد الآخر في نقاط يتم تحديدها على ذلك الطريق وفقاً لملحق هذه الاتفاقية بغرض أخذ أو انزال ركاب وبضائع ، بما في ذلك البريد ، منفصلة أو مجتمعة .
- (٣) ليس في نص الفقرة الثانية من هذه المادة ما يخول شركات الطيران المعنية من أحد الطرفين المتعاقدين الحق في أن تأخذ، من نقطة في منطقة الطرف المتعاقد الآخر ، الركاب أو البضائع ، بما في ذلك البريد ، المنقول مقابل أجر أو مكافأة والمتجه إلى نقطة أخرى في منطقة الطرف المتعاقد الآخر .

مادة (٢)

أحكام معاهدة شيكاغو التي تطبق على الخدمات الجوية الدولية

على الطرفين المتعاقدين ، لدى تطبيق هذه الاتفاقية العمل طبقاً لأحكام معاهدة الطيران المدني الدولي ، التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر ١٩٤٤ ، بما في ذلك الملاحق وأي تعديلات على المعاهدة أو على ملاحقها السارية على الطرفين المتعاقدين ، بقدر ما تسرى هذه الأحكام على الخدمات الجوية الدولية .

(هـ) تشتمل عبارة " هذه الاتفاقية " على ملحقها وأي تعديلات تدخل عليه أو على هذه الاتفاقية .

(و) تعنى عبارة " رسم الاستخدام " الرسم الذي توقعه السلطات المختصة أو تأذن بتوقيعه على شركات الطيران بغرض توفير ممتلكات أو تسهيلات المطار أو تسهيلات الملاحة الجوية ، بما في ذلك الخدمات والتسهيلات ، للطائرات ، وأطقمها ، والركاب والبضائع .

(ز) تعنى عبارة " التعرفة " واحدا أو أكثر مما يلي :-

(١) الأجرة التي تطلبها شركة طيران لنقل الركاب وأمتعتهم على الخدمات الجوية المنتظمة والرسوم والاشتراطات مقابل الخدمات الإضافية لهذا النقل .

(٢) القيمة التي تطلبها شركة طيران مقابل نقل البضائع (فيما عدا البريد) على الخدمات الجوية المنتظمة .

(٣) الاشتراطات التي تحكم سريان أو تطبيق هذه الأجرة أو القيمة بما في ذلك أي فواتر ترتبط بها . و

(٤)نسبة العمولة التي تدفها شركة طيران لوكيل عن التذاكر التي يبيعها أو بوالص الشحن الجوي التي يستوفئها الوكيل المذكور مقابل النقل على الخدمات الجوية المنتظمة .

مادة (١)

تعاريف

.....

- لأغراض هذه الاتفاقية ، وما لم يقتض النص خلاف ذلك :-
- أ) تعنى عبارة " سلطات الطيران " بالنسبة لحكومة إقليم هونج كونج الاداري الخاص ، وزير الخدمات الاقتصادية ومدير الطيران المدني ، وبالنسبة لحكومة سلطنة عمان ، وزير المواصلات ، أو، بالنسبة لكليهما ، أى شخص أو هيئة يخول ممارسة الصلاحيات المناطة حالياً بالسلطات المذكورة أعلاه أو صلاحيات مماثلة .
- ب) تعنى عبارة " شركة الطيران المعينة " شركة الطيران التي يكون قد جرى تعيينها ورخص لها بموجب المادة الرابعة من هذه الاتفاقية .
- ج) تعنى عبارة " المنطقة " بالنسبة لإقليم هونج كونج الاداري الخاص مشتملة على جزيرة هونج كونج ، كولون والأقاليم الجديدة . وبالنسبة لسلطنة عمان المعنى المحدد لعبارة " إقليم " في المادة الثمانية من معاهدة الطيران المدني الدولي ، التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر ١٩٤٤ .
- د) تعنى عبارات " خدمة جوية " خدمة جوية دولية " ، " شركة طيران " و " التوقف لأغراض غير تجارية " المعانى المحدد لكل منها في المادة السانسة والتسعين من المعاهدة المذكورة .

إتفاقية بين

حكومة إقليم هونج كونج الاداري الخاص
لجمهورية الصين الشعبية

و

حكومة سلطنة عمان

بشأن خدمات جوية

إن حكومة إقليم هونج كونج الاداري الخاص لجمهورية الصين الشعبية "إقليم هونج كونج الاداري الخاص" وحكومة سلطنة عمان ، رغبة منهما في عقد إتفاقية بغية توفير الاطار لخدمات جوية بين إقليم هونج كونج الاداري الخاص وسلطنة عمان .

قد اتفقتا على ما يلي :-

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

إتفاقية بين

حكومة إقليم هونج كونج الإداري الخاص
لجمهورية الصين الشعبية

و

حكومة سلطنة عمان

بشأن خدمات جوية

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE DE
HONG KONG DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ET LE
GOUVERNEMENT DU SULTANAT D'OMAN

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine ("Région administrative spéciale de Hong Kong") et le Gouvernement du Sultanat d'Oman,

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 le Sultanat d'Oman,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

a) l'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas du Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong, le Secrétaire aux Services économiques et le Directeur de l'Aviation civile et, dans le cas du Gouvernement du Sultanat d'Oman, le Ministre des Communications, ou dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) l'expression "entreprise de transport aérien désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, 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 le Sultanat d'Oman, il a la signification attribuée au terme "territoire" dans 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" ont le sens que leur donne l'Article 96 de ladite Convention;

e) l'expression "le présent Accord" désigne également l'Annexe au présent Accord et tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'au présent Accord;

f) 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;

g) le terme "tarif" désigne :

i) le prix perçu par une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers et de leurs bagages par des services aériens réguliers et toutes les conditions dont ce prix dépend;

ii) le prix perçu par une entreprise de transport aérien pour le transport de marchandises (à l'exclusion du courrier) par des services aériens réguliers;

iii) les conditions de détermination ou d'application de ces prix et le prix et les conditions de fourniture des services auxiliaires à ce transport;

iv) le taux de la commission versée par une entreprise de transport aérien désignée à un agent sur les billets vendus ou les connaissements remplis par ledit agent pour le transport par des services aériens réguliers.

*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 à celles de ses Annexes et de tout amendement qui serait apporté à la Convention ou à ses Annexes, et qui s'appliqueraient aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi de droits

1. 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. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits ci-après spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante de l'Annexe au présent Accord. Lesdits services et lesdites routes sont ci-après appelés "les services convenus" et "les routes indiquées" respectivement. Pour l'exploitation des services convenus sur une route indiquée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante bénéficient, outre les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales dans la zone de l'autre Partie contractante en des points fixés pour cette route, conformément à l'Annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris du courrier, séparément ou conjointement.

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

Article 4. Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que d'annuler ou de modifier ces désignations.

2. Au reçu d'une telle désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans retard à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) 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 nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, s'il n'a pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et du contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains du Gouvernement du Sultanat d'Oman ou de ses ressortissants.

b) Le Gouvernement du Sultanat d'Oman 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 de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, dans tous les cas où il n'est pas certain que ladite entreprise de transport aérien est bien immatriculée dans la Région administrative spéciale de Hong Kong et qu'elle y a son lieu principal d'activités.

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

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

Article 5. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation

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

a) i) dans le cas du Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong, si ce dernier n'a pas la preuve qu'une partie importante de la propriété et du contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement du Sultanat d'Oman ou de ses ressortissants;

ii) dans le cas du Gouvernement du Sultanat d'Oman, s'il n'a pas la preuve que cette entreprise de transport aérien a été constituée et a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong Kong; ou

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

c) si cette entreprise de transport aérien manque d'une autre façon à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

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

3. Au cas où des mesures sont prises par une Partie contractante au titre du présent article, les droits de l'autre Partie contractante, aux termes du présent Accord, y compris ceux prévus à l'article 16, ne sont pas affectés.

*Article 6. Principes régissant l'exploitation
des services convenus*

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

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent, dans l'exploitation des services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées de l'autre Partie 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 de transport aérien désignées des Parties contractantes, doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

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

b) aux besoins du trafic dans la région desservie par les services convenus, compte tenu des autres services assurés par des entreprises de transport aérien des Etats de la région; et

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

Article 7. Tarifs

1. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour les transports entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et le Sultanat d'Oman sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de l'exploitation des services convenus, de l'intérêt des usagers, d'un bénéfice raisonnable et des tarifs des autres entreprises de transport aérien qui exploitent tout ou partie de la même route.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article peuvent être fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes qui sollicitent l'agrément du tarif, après consultation avec d'autres entreprises désignées exploitant tout ou partie de la même route. Toutefois, on ne peut empêcher une entreprise de transport aérien désignée de proposer, et les autorités aéronautiques d'approuver, un tarif, si cette entreprise n'a pas obtenu pour ce tarif l'accord des autres entreprises de transport aérien désignées, ou parce qu'aucune autre entreprise désignée n'exploite la même route. Aux fins du présent paragraphe et du paragraphe précédent, les références à la "même route" visent la route exploitée et non la route indiquée.

3. Le tarif proposé pour le transport entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et le Sultanat d'Oman doit être déposé auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) sous la forme que les autorités aéronautiques peuvent séparément exiger pour faire apparaître les éléments d'information prévus à l'alinéa g) de l'article premier du présent Accord. Il est déposé 60 jours au moins (ou un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date proposée pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé est considéré comme ayant été déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il est reçu par lesdites autorités aéronautiques.

4. Tout tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à tout moment et, à condition qu'il ait été déposé conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, il est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, sauf si dans les 30 jours (ou dans un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes), après la date du dépôt, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ont notifié par écrit leur désapprobation du tarif proposé aux autorités de l'autre Partie contractante.

5. Si une notification de désapprobation est adressée, conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent fixer le tarif par accord mutuel. A cet effet, l'une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours de la notification de désapprobation, demander par écrit des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

6. Si un tarif est rejeté par l'une des autorités aéronautiques conformément au paragraphe 4 du présent article, et si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à fixer le tarif par accord mutuel, conformément au paragraphe 5 du présent article, le différend peut être réglé conformément aux dispositions de l'Article 16 du présent Accord.

7. Sous réserve du paragraphe 8 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.

8. Sauf accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, et pour la période dont elles peuvent convenir, un tarif n'est pas prorogé en vertu du paragraphe 7 du présent article :

a) au-delà de 12 mois après la date d'expiration, quand ce tarif prévoit une telle date;

b) quand il n'en prévoit pas, au-delà de 12 mois après la date du dépôt d'un nouveau tarif auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes.

9. a) Les tarifs appliqués par une entreprise de transport aérien désignée de la Région administrative spéciale de Hong Kong pour le transport entre le Sultanat d'Oman et un autre État doivent être agréés par les autorités aéronautiques du Sultanat d'Oman et, le cas échéant, par celles de l'autre État. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées du Sultanat d'Oman pour les transports entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et un État autre que le Sultanat d'Oman doivent être agréés par les autorités aéronautiques de la Région administrative spéciale de Hong Kong et, le cas échéant, par celles de l'autre État.

b) Tout tarif proposé pour un transport de cette nature est déposé par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes qui en sollicite l'agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans la forme exigée par ces autorités afin de divulguer les éléments spécifiés au paragraphe g) de l'article premier du présent Accord, 90 jours au moins (ou dans un délai plus court si lesdites autorités y consentent) avant la date projetée de son entrée en vigueur. Le tarif proposé est réputé déposé à la date à laquelle ces autorités aéronautiques l'ont reçu.

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

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

10. Nonobstant les dispositions du paragraphe 4 et de l'alinéa c) du paragraphe 9 du présent article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne refusent pas un tarif proposé qui a été déposé auprès d'elles par une entreprise de transport aérien désignée et qui correspond (par exemple par son niveau, par les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration, mais pas nécessairement l'itinéraire utilisé) au tarif appliqué par une entreprise de transport aérien de cette Partie contractante pour l'exploitation de services aériens comparables entre les mêmes points ou qui est plus élevé ou assorti de conditions plus restrictives que ledit tarif.

*Article 8. Exemption des droits de douanes
et autres redevances*

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs et sont destinés à l'usage exclusif de l'aéronef sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douanes, 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 les denrées alimentaires, boissons et tabac), introduits dans la région de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise de transport aérien, sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tout droit 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 région 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 le contrôle des autorités douanières de l'autre Partie contractante.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les autres équipements et approvisionnements visés au paragraphe 1 du présent article peuvent être déchargés dans la région de l'autre Partie contractante avec l'accord de ses autorités douanières. Dans ce cas, ils bénéficient, sur la base de la réciprocité, des exemptions prévues au paragraphe 1 du présent article jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuées conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette 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 désignée de l'une des Parties contractantes a conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans la région de l'autre Partie contractante, de l'équipement normal et des autres équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites 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 région 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 9. Quarantaine pour les animaux et les plantes

Les entreprises de transport aérien désignées se conforment aux dispositions législatives de l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'admission dans sa zone d'animaux et de plantes, ainsi que leur sortie, lorsque leur aéronef pénètre et séjourne sur le territoire de l'autre Partie contractante ou le quitte.

Article 10. 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 Partie contractante 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 aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chaque Partie contractante exige des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés sur son propre registre, ou qui ont leur lieu principal d'activités ou leur résidence permanente dans sa zone, et des exploitants d'aéroports de sa zone, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

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

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et installations de navigation aérienne, les Parties contrac-

tantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sans danger à cet incident ou à cette menace d'incident.

Article 11. Echange d'informations

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie, à la demande de ces dernières, des 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 de transport aérien désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus pour permettre de déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises désignées sur les services convenus, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 12. Conversion et transfert des recettes

1. Les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong Kong ont le droit de convertir et de transférer, du Sultanat d'Oman vers la Région administrative spéciale de Hong Kong, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales. Les entreprises de transport aérien désignées du Sultanat d'Oman ont le droit de convertir et de transférer, de la Région administrative spéciale de Hong Kong vers le Sultanat d'Oman, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur 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 internationales en vigueur.

Article 13. Représentation et ventes des entreprises de transport aérien

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

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre des prestations de transport aérien dans la région de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de leurs agents. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre et toute personne a la faculté d'acheter ces prestations en monnaie locale ou dans toute autre monnaie librement convertible.

Article 14. Redevances d'usage

Aucune des Parties contractantes n'impose ni ne permet que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage

plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

Article 15. Consultations

Chacune des Parties contractantes 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 de leur demande écrite, à moins que les Parties contractantes en soient convenues autrement.

Article 16. Règlement des différends

1. Si un différend surgit entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes tentent en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2. Si elles n'y parviennent pas, les Parties contractantes peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme choisi par elles d'un commun accord; sinon, le différend est, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres constitué de la manière suivante :

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 et qui agit en qualité de président du tribunal;

b) Si l'une ou l'autre des désignations 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 estime être ressortissant d'un État qui ne saurait être considéré comme neutre dans le différend, le Vice-Président ayant le plus d'ancienneté, et qui ne peut être récusé à ce titre, procédera à la désignation.

3. Sous réserve des dispositions ci-après du présent article, ou à moins que les Parties contractantes en soient convenues autrement, le tribunal arbitral détermine l'étendue de sa compétence et arrête lui-même sa procédure. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence est réunie dans les 30 jours à compter de la constitution du tribunal afin de déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et les procédures précises à suivre.

4. Si les Parties n'en sont pas convenues autrement, ou si le tribunal n'ordonne pas 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 devront avoir été déposées 60 jours plus tard. A 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 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 suivant le dépôt de la deuxième réplique. La décision du tribunal est prise à la majorité.

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 seront fournis dans les 15 jours suivant la réception de la demande à cet effet.

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

8. Chaque Partie contractante prend à sa charge les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres dépenses du tribunal sont divisées en parts égales entre les Parties contractantes, y compris toute dépense encourue par le Président ou le Vice-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 17. Amendement

Les amendements éventuels au présent Accord entrent en vigueur une fois confirmés par écrit par les Parties contractantes.

Article 18. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord, qui 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 ladite autre Partie contractante, à moins que cette notification soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

Article 19. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

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

Article 20. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la date à laquelle les deux Parties contractantes se sont notifiées par écrit qu'elles ont accompli toutes les formalités nécessaires à cet effet.

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

Fait en double exemplaire à Mascate le 8 décembre 1998 en langues anglaise et arabe, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence entre les textes du présent Accord, la version anglaise prévaut.

Pour le Gouvernement de la Région Administrative Spéciale de Hong Kong
de la République Populaire de Chine :

STEPHEN IP

Pour le Gouvernement du Sultanat d'Oman :

SALIM BIN ABDULLAH AL-GHAZALI

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première Section

Routes à exploiter par l'entreprise de transport aérien désignée de la Région administrative spéciale de Hong Kong :

Région administrative spéciale de Hong Kong - points intermédiaires - Mascate - points au-delà.

Notes :

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

2. L'entreprise de transport aérien désignée de la Région administrative spéciale de Hong Kong peut, lors de tout vol, omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points intermédiaires dans le Sultanat d'Oman et les points au-delà, pourvu que les services convenus sur ces routes aient la Région administrative spéciale de Hong Kong comme origine.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué à Mascate, ou vice-versa, sauf après décision conjointe et occasionnelle des Parties contractantes.

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

Section 2

Routes à exploiter par l'entreprise de transport aérien désignée du Sultanat d'Oman : Mascate - points intermédiaires - Région administrative spéciale de Hong Kong - points au-delà.

Notes :

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

2. L'entreprise de transport aérien désignée du Sultanat d'Oman peut, lors de tout vol, omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points intermédiaires dans le Sultanat d'Oman et les points au-delà, pourvu que les services convenus sur ces routes aient Mascate comme origine.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué à des points dans la Région administrative spéciale de Hong Kong, ou vice-versa, sauf après décision conjointe et occasionnelle des Parties contractantes.

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

