

No. 36668

**Estonia
and
China**

Agreement between the Government of the Republic of Estonia and the Government of the People's Republic of China relating to civil air transport (with annex). Tallinn, 1 March 1999

Entry into force: *3 January 2000 by notification, in accordance with article 22*

Authentic texts: *Chinese, English and Estonian*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Estonia, 21 June 2000*

**Estonie
et
Chine**

Accord relatif au transport civil aérien entre le Gouvernement de la République d'Estonie et le Gouvernement de la République populaire de Chine (avec annexe). Tallinn, 1 mars 1999

Entrée en vigueur : *3 janvier 2000 par notification, conformément à l'article 22*

Textes authentiques : *chinois, anglais et estonien*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Estonie, 21 juin 2000*

爱沙尼亚共和国政府 和中华人民共和国政府民用航空运输协定

爱沙尼亚共和国政府和中华人民共和国政府(以下简称“缔约双方”),为了便利两国人民之间的友好交往,发展两国民用航空方面的相互关系,

作为一九四四年十二月七日在芝加哥开放签字的《国际民用航空公约》的参加国,

就建立和经营两国领土之间及其以远地区的航班,达成协议如下:

第一条 定义

除非本协定另有规定,本协定中:

一、“航空当局”,爱沙尼亚共和国方面指交通部,或者指授权执行该部目前所行使的任何职能的任何个人或者机构;中华人民共和国方面指中国民用航空总局,或者指授权执行该局目前所行使的任何职能的任何个人或者机构。

二、“协定”,指本协定及其附件以及根据本协定第十八

条规定对本协定及其附件的任何修改。

三、“空运企业”，指提供或者经营国际航班的任何航空运输企业。

四、“指定空运企业”，指根据本协定第三条规定经指定和许可的空运企业。

五、“航空器”，指民用航空器。

六、“航班”，指以航空器从事旅客、行李、货物或者邮件公共运输的任何定期航班。

七、“国际航班”，指飞经一个以上国家领土上空的航班。

八、“非运输业务性经停”，指目的不在于上下旅客、行李、货物或者邮件的任何经停。

九、“运力”：

(一)就航空器而言，指该航空器在航线或者航段上可提供的商务载量。

(二)就航班而言，指飞行该航班的航空器的运力乘以该航空器在一定时期内在航线或者航段上所飞行的班次。

十、“运价”，指运输旅客、行李和货物所采用的价格和价格条件，包括提供代理和其他附属服务的价格和价格条件，但不包括运输邮件的价格和价格条件。

十一、“航线表”，指本协定附件规定的航线表或者根据本协定第十八条规定修改的航线表。航线表是本协定的组

成部分。

十二、“规定航线”，指航线表规定的航线。

第二条 授 权

一、缔约一方给予缔约另一方以本协定规定的权利，以便缔约另一方指定空运企业在规定航线上建立和经营国际航班(以下称为“协议航班”)。

二、在不违反本协定规定的情况下，缔约一方指定空运企业在规定航线上经营协议航班时，享有下列权利：

(一)沿缔约另一方航空当局规定的航路不经停飞越缔约另一方领土；

(二)经缔约另一方航空当局同意，在缔约另一方领土内规定航线上的地点作非运输业务性经停；

(三)在缔约另一方领土内规定航线上的地点经停，以便上下国际旅客、行李、货物和邮件。

三、缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内地点载运前往或者来自第三国国际业务的权利，由缔约双方航空当局商定。

第三条 空运企业的指定和许可

一、缔约一方有权书面向缔约另一方指定一家空运企业,在规定航线上经营协议航班,并且有权撤销或者更改上述指定。

二、缔约一方指定空运企业的主要所有权和有效管理权应属于该缔约方国家或者其国民。

三、缔约一方航空当局可要求缔约另一方指定空运企业向其证明,该指定空运企业有资格履行本协定第五条所指的法律和规章所规定的义务。

四、在不违反本条第二款和第三款规定的情况下,缔约另一方在收到上述指定通知后,应立即给予该指定空运企业以适当的经营许可,不应无故迟延。

五、缔约一方指定空运企业一经获得许可,即可在上述许可规定的日期,按照本协定的有关规定开始经营协议航班。

第四条 许可的撤销、暂停或者附加条件

一、有下列情形之一的，缔约一方有权撤销或者暂停对缔约另一方指定空运企业的经营许可，或者对该指定空运企业行使本协定第二条规定的权利附加它认为必要的条件：

(一) 缔约一方对该指定空运企业的主要所有权和有效管理权是否属于指定该空运企业的缔约另一方国家或者其国民有疑义；或者

(二) 该指定空运企业不遵守本协定第五条所指的缔约一方的法律和规章；或者

(三) 该指定空运企业在其他方面没有按照本协定规定的条件经营。

二、除非本条第一款规定的撤销、暂停或者附加条件必须立即执行，以防止该指定空运企业进一步违反法律和规章，上述权利只能在与缔约另一方协商后方可行使。

第五条 法律和规章的适用

一、缔约一方关于从事国际飞行的航空器进出其领土

或者在其领土内运行和航行的法律和规章,应适用于缔约另一方指定空运企业进出缔约一方领土或者在该缔约一方领土内运行和航行的航空器。

二、缔约一方关于旅客、机组、行李、货物或者邮件进出其领土或者在其领土内停留的法律和规章,例如关于入境、放行、移民、护照、海关和检疫的规章,应适用于缔约另一方指定空运企业进出缔约一方领土或者在该缔约一方领土内的航空器所载运的旅客、机组、行李、货物或者邮件。

三、缔约一方关于航空器方面的其他法律和规章以及其他法律和规章中有关民用航空方面的规定,应适用于缔约另一方指定空运企业。

四、对直接过境、不离开为直接过境而设的机场区域的旅客、行李、货物和邮件,只采取简化的控制措施。

第六条 运力规定

一、缔约双方指定空运企业应享有公平均等的机会在规定的航线上经营协议航班。

二、在经营协议航班方面,缔约一方指定空运企业应考虑到缔约另一方指定空运企业的利益,以免不适当地影响后者在相同航线或者航段上经营的航班。

三、缔约双方指定空运企业提供的协议航班应以合理的载运比率提供足够的运力,以便满足缔约双方领土之间的旅客、行李、货物和邮件的运输需要。

四、缔约一方指定空运企业在缔约双方以外国家领土内规定航线上的地点上下旅客、行李、货物和邮件,应根据运力须与下列各点相联系的总原则予以规定:

(一)来自和前往指定空运企业的缔约一方领土的运输需要;

(二)协议航班所经缔约双方领土以外国家或者地区的运输需要,但应考虑该国家或者地区的空运企业所建立的其他航班;

(三)联程航班经营的需要。

第七条 商务安排

一、运力、班次、机型和班期时刻应由缔约双方航空当局商定。

二、经缔约双方航空当局批准,缔约双方指定空运企业有权签订代号共享、包座、联营和湿租协议。

三、缔约一方指定空运企业可根据运输需要申请在规
定航线上进行加班飞行。加班飞行的申请至迟应在距计划

加班飞行之日的五个工作日前向缔约另一方航空当局提出,获准后方可飞行。

第八条 运 价

一、规定航线上的协议航班的运价应在合理的水平上制定,适当照顾到一切有关因素,包括经营成本、合理利润和航班特点(如速度和舒适水平)以及其他空运企业的航班在规定的航线任何航段上的运价。

二、本条第一款所述运价,应由缔约双方指定空运企业商定,如有必要和可能,可与在相同航线或者航段上经营航班的其他空运企业进行磋商。商定的运价至少应在距计划采用之日六十天前提交各自航空当局,经缔约双方航空当局批准后生效。

三、如缔约双方指定空运企业就上述运价未能达成协议,缔约双方航空当局应通过协商确定运价。

四、如缔约双方航空当局未能根据本条第二款就运价的批准达成协议,或者未能根据本条第三款就运价的确定达成协议,则应根据本协定第十七条规定提交缔约双方解决这一问题。

五、根据本条规定制定新运价以前,已生效的运价应继

续适用。

第九条 技术服务和费率

一、缔约一方应在其领土内为缔约另一方指定空运企业经营协议航班提供主用机场、备用机场和航行设施,包括通信、导航、气象服务及其他附属服务。

二、缔约一方指定空运企业使用缔约另一方的机场和航行设施,应按照缔约另一方有关当局规定的公平合理的费率付费。这些费率不应高于其他国家任何空运企业在缔约另一方领土内使用类似机场和航行设施所适用的费率。

第十条 资料的提供

缔约一方航空当局应根据缔约另一方航空当局的要求,向其提供审查缔约一方指定空运企业在规定航线上协议航班的运力所合理需要的统计资料。这些资料应包括确定该指定空运企业协议航班的业务量所需的全部资料。

第十一条 代表机构和人员

一、为了在规定航线上经营协议航班,缔约一方指定空运企业有权在对等的基础上在规定航线上的缔约另一方领土内的地点设立常驻代表机构。

二、缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内设立的常驻代表机构的工作人员应为缔约任何一方的国民,其人数由缔约双方航空当局商定。上述工作人员应遵守缔约另一方的法律和规章。

三、缔约一方应为缔约另一方指定空运企业的常驻代表机构及其工作人员有效地经营协议航班提供协助和方便。

四、缔约一方指定空运企业协议航班上的机组人员应为该缔约一方国民。缔约一方指定空运企业如欲在其协议航班上雇用任何其他国籍的机组人员,应事先取得缔约另一方的同意。

第十二条 税 费

一、缔约一方指定空运企业飞行协议航班的航空器进入缔约另一方领土时,该航空器及该航空器上的正常设备、

零备件(包括发动机)、燃料、油料(包括液压油、润滑油)和机上供应品(包括食品、饮料和烟草),应在互惠的基础上免纳一切关税、税收、检验费和其他类似费用。但这些设备和物品应留置在该航空器上直至重新运出。

二、除了提供服务的费用外,下列设备和物品应在互惠的基础上免纳一切关税、税收、检验费和其他类似费用:

(一)运入缔约另一方领土供装备指定空运企业飞行协议航班的航空器或者在航空器上使用的正常设备、零备件(包括发动机)、燃料、油料(包括液压油、润滑油)和机上供应品(包括食品、饮料和烟草),即使这些设备和物品在缔约另一方领土内的部分航段上使用;

(二)运入缔约另一方领土的为检修或者维护指定空运企业飞行协议航班的航空器的零备件(包括发动机)。

三、本条第一、二款所述设备和物品,经缔约另一方海关当局同意后,可在缔约另一方领土内卸下,这些设备和物品应受缔约另一方海关当局监管直至重新运出,或者根据该缔约另一方的海关法规另作处理。

四、缔约一方指定空运企业和另一家或者多家在缔约另一方领土内享有同样税费免纳待遇的空运企业订有合同,在缔约另一方领土内向其租借或者转让本条第一、二款所述设备和物品的,则也应适用本条第一、二款的豁免规定。

五、缔约一方指定空运企业运入缔约另一方领土的客票、货运单和宣传品,应在互惠的基础上免纳一切关税、税收、检验费和其他类似费用。

六、缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内的常驻代表机构的办公用品、自用车辆,用于机场内的专用车辆或者用于运送机组人员及其行李的客车型车辆(不包括小轿车)以及包括零备件在内的计算机订座系统和通信设备,在进入缔约另一方领土时,应在自用合理数量范围内和互惠的基础上免纳关税以及其他进口环节的税收。

七、直接过境的行李、货物和邮件,除提供服务的费用外,应在互惠的基础上免纳一切关税、税收、检验费和其他类似费用。

八、缔约一方指定空运企业经营协议航班在缔约另一方领土内取得的收入、利润,应在互惠的基础上免征一切税收。

九、缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内的财产,应在互惠的基础上免征一切税收。

十、缔约一方指定空运企业在缔约另一方领土内的常驻代表机构人员如系该缔约一方国民,其取得的工资、薪金和其他类似报酬,应在互惠的基础上免征一切税收。

第十三条 收入汇兑

一、缔约一方指定空运企业在互惠的基础上,有权将在缔约另一方领土内取得的收入汇至缔约一方领土。

二、上述收入的汇兑应用可兑换货币,并按当日适用的有效汇率进行结算。

三、缔约一方应为缔约另一方指定空运企业在缔约一方领土内的收入的汇兑提供便利,并应及时协助办理有关手续。

第十四条 航空保安

一、缔约双方重申,为保护民用航空安全免遭非法干扰而相互承担的义务,构成本协定不可分割的组成部分。缔约双方应特别遵守一九六三年九月十四日在东京签订的《关于在航空器内的犯罪和其他某些行为的公约》、一九七〇年十二月十六日在海牙签订的《关于制止非法劫持航空器的公约》以及一九七一年九月二十三日在蒙特利尔签订的《关于制止危害民用航空安全的非法行为的公约》的规定。

二、缔约双方应根据请求相互提供一切必要的协助,防

止非法劫持航空器和其他危及航空器及其旅客、机组、机场和航行设施安全的非法行为,以及危及民用航空安全的任何其他威胁。

三、缔约双方在其相互关系中,应遵守国际民用航空组织制定的、作为《国际民用航空公约》附件并对缔约双方均适用的航空保安标准和建设措施。缔约双方应要求在其领土内注册的航空器经营人和主要营业地或者永久居住地在其领土内的航空器经营人以及在其领土内的机场经营人遵守上述航空保安规定。

四、缔约双方同意,可要求上述航空器经营人在进出缔约另一方领土或者在缔约另一方领土内停留时遵守缔约另一方规定的本条第三款所述的航空保安规定。缔约双方保证在其领土内采取足够有效的措施,在登机或者装机前和在登机或者装机时,保护航空器的安全,并且在登机或者装机前,对旅客、机组、行李、货物和机上供应品进行检查。缔约一方对缔约另一方提出的为对付特定威胁而采取合理的特殊保安措施的要求,应给予同情的考虑。

五、当发生非法劫持航空器事件或者以劫持航空器相威胁,或者发生其他危及航空器及其旅客、机组、机场和航行设施安全的非法行为时,缔约双方应相互协助,提供联系的方便并采取其他适当的措施,以便迅速、安全地结束上述事件或者威胁。

第十五条 证件和执照的承认

一、为了在规定航线上经营协议航班,缔约一方应承认缔约另一方颁发或者核准的有效适航证、合格证和执照,但是颁发或者核准上述证件和执照的条件,应相当于或者高于根据《国际民用航空公约》随时制定的最低标准。

第十六条 协 商

一、缔约双方应本着密切合作和互相支持的精神,保证本协定各项规定得到正确的实施和满意的遵守。为此,缔约双方航空当局应经常互相协商。

二、缔约一方可随时要求与缔约另一方就本协定进行协商。这种协商应尽早开始,除非另有协议,至迟应在缔约另一方收到要求之日起六十天内进行。

第十七条 争端的解决

一、如缔约双方对本协定的实施或者解释发生争端,可先由缔约双方航空当局通过谈判协商解决。

二、如缔约双方航空当局不能就上述争端达成协议,缔约双方应通过外交途径予以解决。

第十八条 修改

一、缔约一方如认为需要修改本协定或者其附件的任何规定,可随时要求与缔约另一方以书面或者会晤形式进行协商,并应在缔约另一方收到要求之日起九十天内开始,除非缔约双方同意延长这一期限。

二、本条第一款所述的协商也可在缔约双方航空当局之间进行。

三、对本协定或者其附件的任何修改,应通过外交途径换文确认后生效。

第十九条 终止

缔约一方可随时通过外交途径向缔约另一方通知其终止本协定的决定。本协定应在缔约另一方收到通知之日起十二个月后终止,除非在期满前经缔约双方协议撤回该通知。

第二十条 登记

本协定以及对本协定的任何修改应向国际民用航空组织登记。

第二十一条 标题

本协定每条的标题,只是为了查阅方便,绝非对本协定条款的范围或者意图予以解释、限制或者说明。

第二十二条 生效

本协议自缔约双方最后一方通知确认已完成本协议生效所需国内法律程序之日起生效。

下列代表,经其各自政府正式授权,在本协议上签字,以昭信守。

本协议于一九九九年三月一日在塔林签订,共两份,每份都用爱沙尼亚文、中文和英文写成,三种文本同等作准。当出现解释上的分歧时,以英文文本为准。

爱沙尼亚共和国政府

代 表



中华人民共和国政府

代 表



附件

航 线 表

(一)爱沙尼亚共和国政府指定空运企业经营协议航班的往返航线:

爱沙尼亚境内地点—待商定的中国境内一点

(二)中华人民共和国政府指定空运企业经营协议航班的往返航线:

中国境内地点——待商定的爱沙尼亚境内一点

(三)缔约任何一方指定空运企业在任何或者所有飞行中,可自行决定不经停规定航线上的任何地点,但协议航班应在指定该空运企业的缔约一方领土内始发和终止。

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF ESTONIA AND THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA RELATING TO CIVIL AIR TRANSPORT

The Government of the Republic of Estonia and the Government of the People's Republic of China (hereinafter referred to as "the Contracting Parties");

Desiring to facilitate friendly contacts between their two peoples and develop mutual relations between the two countries in the field of civil aviation;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed on the establishment and operation of air services between and beyond their respective territories as follows:

Article 1. Definitions

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

(1) The term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Estonia, the Ministry of Transport and Communications, or any person or agency authorized to perform any function presently exercised by the said Ministry; and in the case of the People's Republic of China, the General Administration of Civil Aviation of China, or any person or agency authorized to perform any function presently exercised by the said Administration.

(2) The term "Agreement" means this Agreement and its Annex as well as any amendment to this Agreement and/or its Annex made in accordance with Article 18 of this Agreement.

(3) The term "airline" means any air transport enterprise offering or operating international air services.

(4) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement.

(5) The term "aircraft" means civil aircraft.

(6) The term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, baggage, cargo or mail.

(7) The term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State.

(8) The term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo or mail.

(9) The term "capacity" means:

(a) In relation to an aircraft, the payload of that aircraft available on a route or section of a route;

(b) In relation to an air service, the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route.

(10) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary service, but excluding prices and conditions for the carriage of mail.

(11) The term "Route Schedule" means the Route Schedule annexed to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 18 of this Agreement. The Route Schedule forms an integral part of this Agreement.

(12) The term "specified route" means the route specified in the Route Schedule.

Article 2. Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable the designated airline of the other Contracting Party to establish and operate international air services on the route specified in the Annex (hereinafter called "the agreed services")

(2) Subject to the provisions of this Agreement, the designated airline of each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

(a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party along the air route(s) prescribed by the aeronautical authorities of the other Contracting Party; and

(b) To make stops for non-traffic purposes at point(s) on the specified route in the territory of the other Contracting Party, subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party; and

(c) To make stops at the point(s) on the specified route in the territory of the other Contracting Party for the purpose of taking on board and discharging international traffic in passengers, baggage, cargo and mail, originating in or destined for the first Contracting Party.

(3) The right of the designated airline of one Contracting Party to take on board and discharge at point(s) in the territory of the other Contracting Party international traffic to or from a third country shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

Article 3. Airline Designation and Authorization

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline to operate the agreed services on the specified route, and to withdraw or alter such designation.

(2) The substantial ownership and effective control of the airline designated by each Contracting Party shall remain vested in such Contracting Party or its nationals.

(3) The aeronautical authorities of the other Contracting Party may require the airline designated by the first Contracting Party to satisfy them that it is qualified to meet the con-

ditions and the obligations prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

(4) On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (2) and (3) of this Article, grant to the airline so designated the appropriate operating authorization without unreasonable delay.

(5) The designated airline of one Contracting Party may commence, when it has acquired operating authorization, operation of the agreed services in accordance with the relevant provisions of this Agreement from the date prescribed in such authorization.

Article 4. Revocation, Suspension of Authorization or Imposition of Condition

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend the operating authorization granted to the designated airline of the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the said designated airline of the rights specified in Article 2 of this Agreement, in any of the following cases:

(a) Where it is not satisfied that the substantial ownership and effective control of the said designated airline are vested in the other Contracting Party designating that airline or its nationals; or

(b) Where the said designated airline fails to comply with the laws and regulations of the first Contracting Party referred to in Article 5 of this Agreement; or

(c) Where the said designated airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension of rights or imposition of conditions prescribed in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringement of laws and regulations by the said designated airline, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 5. Application of Laws and Regulations

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to, stay in and departure from its territory of aircraft engaged in navigation and the international operation shall be applicable to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, while entering, within, departing from or operating and navigating in the territory of the first Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party relating to admission to, stay in or departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail, such as laws and regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall be applicable to the passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while entering, staying in and departing from the territory of the first Contracting Party.

(3) Other relevant laws and regulations relating to aircraft and provisions in respect of civil aviation of one Contracting Party shall be applicable to the designated airline of the

other Contracting Party while operating the agreed services in the territory of the first Contracting Party.

(4) Passengers, baggage, cargo and mail in direct transit and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject to no more than a simplified control.

Article 6. Capacity Provisions

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

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

(3) The agreed services supplied by the designated airlines of the Contracting Parties shall provide at a reasonable load factor capacity adequate to meet the traffic requirements for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail between the territories of the Contracting Parties.

(4) Provision for taking on board and discharging passengers, baggage, cargo and mail by the designated airline of one Contracting Party at point(s) on the specified route other than point(s) in the territory of either Contracting Party shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) Traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) Traffic requirements of the country or region other than the Contracting Parties through which the agreed service passes, taking account of other air services established by airline(s) of the State or that region;

(c) The requirements of through airline operation.

Article 7. Commercial Arrangements

(1) Capacity, frequency, type of aircraft and flight schedule shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(2) The designated airlines of the Contracting Parties have the right to conclude arrangements concerning code-sharing, blocked space, joint operation and wet leasing, subject to approval by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(3) The designated airline of either Contracting Party may, according to traffic requirements, apply for operation of extra section on the specified route. The application for such flight shall be submitted to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at least five working days before its proposed operation, and the flight can be operated only after approval has been obtained.

Article 8. Tariffs

(1) The tariffs applicable to the agreed services on the specified route shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as speed and standard of accommodation) and tariffs applicable to the services of other airline(s) on any section of the specified route.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall be agreed upon between the designated airlines of both Contracting Parties, in consultation when necessary and possible with other airline(s) operating over the same route or section. The tariffs so agreed shall be submitted to their respective aeronautical authorities at least sixty (60) days prior to the proposed date of introduction of these tariffs and become effective after their approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) If the designated airlines of the Contracting Parties fail to agree on the tariffs, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall determine the tariffs through consultation.

(4) If the aeronautical authorities of the Contracting Parties fail to agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3) of this Article, the matter shall be referred to the Contracting Parties for settlement in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement

(5) Pending determination of a new tariff in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall prevail.

Article 9. Technical Services and Rate of Charge

(1) Each Contracting Party shall provide regular airport(s), alternate airport(s) and air navigation facilities in its territory and relevant services including communications, navigational, meteorological and other auxiliary facilities and services for the operation of the agreed services by the designated airline of the other Contracting Party.

(2) The designated airline of each Contracting Party shall be charged for the use of airports and air navigation facilities of the other Contracting Party at fair and reasonable rate prescribed by the appropriate authorities of the other Contracting Party. Such rate shall not be higher than those applicable to any airline of other States for the services and the use of similar airports and air navigational facilities in the territory of the other Contracting Party.

Article 10. Provision of Statistical Data

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall furnish to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, statistical data as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided by the agreed services operated by the designated airline of the first Contracting Party on the specified route. Such data shall include all information required to determine the amount of traffic carried by the said designated airline on the agreed services.

Article 11. Representation and Personnel

1. For the operation of the agreed services on the specified route, the designated airline of each Contracting Party shall have the right, on the reciprocal basis, to set up representation at the point(s) on the specified route within the territory of the other Contracting Party.

(2) The staff members of the representation of the designated airline of each Contracting Party in the territory of the other Contracting Party shall be nationals of either Contracting Party; the number of such staff shall be determined between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. Such staff shall be subject to the laws and regulations of the other Contracting Party.

(3) Each Contracting Party shall extend assistance and facilities to the representation and its staff members of the designated airline of the other Contracting Party necessary for the efficient operation of the agreed services.

(4) The crew members of the designated airline of either Contracting Party on the agreed services shall be nationals of the said Contracting Party. If a designated airline of either Contracting Party desires to employ crew members of any other nationality on the agreed services, prior approval shall be obtained from the other Contracting Party.

Article 12. Customs Duties and Taxation

When an aircraft operated on the agreed services by the designated airline of one Contracting Party arrives in the territory of the other Contracting Party, the said aircraft and its regular equipment, spare parts (including engines), fuels, oil (including hydraulic fluids, lubricants) and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt on the basis of reciprocity from all customs duties, taxes, inspection fees and other similar fees and charges, provided such equipment and items remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

(2) The following equipment and items shall also be exempt on the basis of reciprocity from all customs duties, taxes, inspection fees and other similar fees and charges, with the exception of charges corresponding to the services provided:

(a) Regular equipment, spare parts (including engines), fuels, oil (including hydraulic fluids, lubricants) and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) carried into the territory of the other Contracting Party and intended for use on aircraft operated on the agreed services by the designated airline, even when such equipment and items are to be used on part of the journey performed over the territory of the other Contracting Party;

(b) Spare parts (including engines) introduced into the territory of the other Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft operated on the agreed services by the designated airline.

(3) The equipment and items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be unloaded in the territory of the other Contracting Party with the approval of the Customs authorities of the other Contracting Party. Such equipment and items shall be kept under the supervision or control of the Customs authorities of the other Contracting Party up to such time as they are re-exported, or otherwise disposed of in accordance with the customs regulations of the other Contracting Party .

(4) The exemption provided for in paragraphs (1) and (2) of this Article shall also be available where a designated airline of one Contracting Party has contracted with other airline(s), which similarly enjoy(s) such exemptions in the territory of the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the equipment and items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article.

(5) Printed ticket stock, air waybills and publicity materials introduced by the designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party, shall be exempt on the basis of reciprocity from all customs duties, taxes, inspection fees and other similar fees and charges.

(6) Office supplies, vehicles for office use, vehicles for special use at airport, bus-type vehicles (excluding cars) for carriage of crew members and their baggage, as well as computer reservation system and communication equipment including their spare parts of the representation of the designated airline of either Contracting Party shall, when introduced into the said territory of the other Contracting Party, be exempt from customs duties and other duties on importation on the basis of reciprocity provided these supplies are intended for the airline's own use and do not exceed reasonable limit.

(7) Baggage, cargo and mail in direct transit shall be exempt from all customs duties, taxes, inspection fees and other similar fees and charges on the basis of reciprocity with the exception of the charges corresponding to the services provided.

(8) The revenues and profit realized by the designated airline of each Contracting Party within the territory of the other Contracting Party in connection with operation of the agreed services shall be exempt from all taxes.

(9) The property of the designated airline of each Contracting Party within the territory of the other Contracting Party shall be exempt from all taxes on the basis of reciprocity.

(10) Wages, salaries and other similar remuneration received by the employees of the representation of the designated airline of either Contracting Party, who are nationals of the first Contracting Party, shall be exempt from all taxes on the basis of reciprocity by the other Contracting Party.

Article 13. Conversion and Remittance of Revenue

(1) The designated airline of each Contracting Party shall have, on the reciprocal basis, the right to remit its revenue received in the territory of the other Contracting Party to the territory of the first Contracting Party.

(2) The conversion and remittance of such revenue shall be effected in convertible currencies at the effective rate of exchange prevailing on the date of remittance.

(3) Each Contracting Party shall facilitate the conversion and remittance of the revenue received in its territory by the designated airline of the other Contracting Party, and assist promptly the said airline in attending to the relevant formalities.

Article 14. Aviation Security

(1) The Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

(2) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of 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 Standards and Recommended Practices relating to aviation security established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such Standards and Recommended Practices are applicable to the Contracting Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry and operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and operators of airport in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Both Contracting Parties agree that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions established by the other Contracting Party as referred to in paragraph (3) of this Article for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Both Contracting Parties shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the safety of the aircraft prior to and during boarding or loading, and to inspect passengers, crew, baggage, cargo and aircraft stores prior to 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 unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.

Article 15. Recognition of Certificates and Licenses

Each Contracting Party shall recognize the valid certificate of airworthiness, certificate of competency and licenses issued or validated by the other Contracting Party for the operation of the agreed services on the specified route, provided that the standards of such certificates and licenses are equivalent to or above the minimum standards established from time to time in accordance with the Convention on International Civil Aviation.

Article 16. Consultation

(1) The Contracting Parties shall, in the spirit of close cooperation and mutual support, ensure the correct implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement. To this end, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time.

(2) Either Contracting Party may at any time request consultation with the other Contracting Party concerning this Agreement. Such consultation shall begin as soon as possible, and at least within sixty (60) days from the date of receipt of the request by the other Contracting Party unless otherwise agreed to.

Article 17. Settlement of Disputes

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or implementation of this Agreement, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall in the first place settle the dispute by negotiation.

(2) If the aeronautical authorities of the Contracting Parties fail to reach a settlement of the said dispute, the Contracting Parties shall settle such dispute through diplomatic channels.

Article 18. Amendment and Modification

(1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement or its Annex, it may at any time request consultation with the other Contracting Party, and such consultation, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of ninety (90) days from the date of receipt of the request by the other Contracting Party, unless both Parties agree to an extension of this period.

(2) The consultation referred to in paragraph (1) of this Article may also be held between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(3) Any amendment to this Agreement or its Annex shall come into force when it has been confirmed by an exchange of notes through diplomatic channels.

Article 19. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party through diplomatic channels of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall then terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless such notice is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period.

Article 20. Registry

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

Article 21. Titles

The title of each Article of this Agreement is for the purpose of reference and convenience and in no way to define, limit or describe the scope or intent of the provisions of this Agreement.

Article 22. Entry Into Force

This Agreement shall come into force on the date of receipt of the last notification by the Contracting Parties confirming the fulfilment of the internal legal procedures necessary for the entry into force of the Agreement.

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

Done in Tallinn on March 1, 1999 in duplicate in the Estonian, Chinese and English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the Republic of Estonia:

RAIVO VARE

For the Government of the People's Republic of China:

BAO PEIDE

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

(1) The route of the agreed services operated by the airline designated by the Government of the Republic of Estonia shall be as follows in both directions:

Points in Estonia—one point in China to be agreed upon later

(2) The route of the agreed services operated by the airline designated by the Government of the People's Republic of China shall be as follows in both directions:

Points in China—one point in Estonia to be agreed upon later

(3) The designated airline of either Contracting Party may omit, at its own discretion, any point on the specified route on any or all flights, provided that the agreed services begin and terminate in the territory of the Contracting Party designating the airline.

[ESTONIAN TEXT — TEXTE ESTONIEN]

**EESTI VABARIIGI VALITSUSE
JA
HIINA RAHVAVABARIIGI VALITSUSE
VAHELINE
LENNUNDUSKOKKULEPE**

Eesti Vabariigi valitsus ja Hiina Rahvavabariigi valitsus (edaspidi "lepingupoolel"):

soovides lihtsustada kontaktide loomist oma kahe rahva vahel ning arendada vastastikuseid suhteid tsiviillennunduse alal;
olles 7. detsembril 1944 Chicagos allkirjutamiseks avatud Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni osapooleks;
leppisid kokku lennuliinide sisseadmises ja käitamisega oma territooriumide vahel ja väljaspool järgnevalt:

**Artikkel 1
Mõisted**

Kui kontekst ei nõua teisiti, siis käesolevas kokkuleppes:

- (1) mõiste "lennundusvõimud" tähendab Hiina Rahvavabariigi puhul Hiina Tsiviillennunduse Üldadministratsiooni või mis tahes isikut või institutsiooni, kes on volitatud täitma nimetatud administratsiooni poolt käesoleval ajal täidetavat mis tahes funktsiooni; ja Eesti Vabariigi puhul Teede- ja Sideministeeriumit või mis tahes isikut või institutsiooni, kes on volitatud täitma nimetatud ministeeriumi poolt käesoleval ajal täidetavat mis tahes funktsiooni.
- (2) mõiste "kokkulepe" tähendab käesolevat kokkulepet ja selle lisa, samuti iga selle kokkuleppe ja/või selle lisa parandust, mis on tehtud kooskõlas käesoleva kokkuleppe artikliga 18.
- (3) mõiste "lennuettevõtte" tähendab mis tahes õhutranspordifirmat, mis teenindab või käitab rahvusvahelisi lennuliine.
- (4) mõiste "määratud lennuettevõtte" tähendab lennuettevõtet, mis on määratud ja volitatud kooskõlas käesoleva kokkuleppe artikliga 3.
- (5) mõiste "õhusõiduk" tähendab tsiviilõhusõidukit.
- (6) mõiste "lennuliin" tähendab mis tahes plaanikohast lennuliini, millel õhusõiduk lendab reisijate, pagasi, lasti või posti veoks.
- (7) mõiste "rahvusvaheline lennuliin" tähendab lennuliini, mis läbib rohkem kui ühe riigi õhuruumi.
- (8) mõiste "peatus mittekaubanduslikel eesmärkidel" tähendab maandumist mis tahes muul eesmärgil kui reisijate, pagasi, lasti või posti pealevõtmiseks või mahapanemiseks.
- (9) mõiste "maht" tähendab:
 - (a) õhusõiduki osas, selle õhusõiduki kasulikku laadungit, mida ta marsruudil või marsruudi osal võib peale võtta;
 - (b) lennuliini osas, sellel liinil kasutatava õhusõiduki kasulikku laadungit, mis korrutatakse selle õhusõiduki lendamise sagedusega teatud ajavahemikul mingil marsruudil või selle osal.

(10) mõiste "tariit" tähendab hindu, mida makstakse reisijate, pagasi ja lasti veo eest ning nende hindade kohaldamise tingimusi, kaasaarvatud vahenduse ja muude abiteenuste hinnad ja tingimused, kuid väljaarvatud postiveo hinnad ja tingimused.

(11) mõiste "marsruudigraafik" tähendab käesolevale kokkuleppele lisatud marsruudigraafikut või selle parandusi, mis on tehtud kooskõlas käesoleva kokkuleppe artikli 18 sätetega. Marsruudigraafik on käesoleva kokkuleppe lahutamatu osa.

(12) mõiste "kindlaksmääratud marsruut" tähendab marsruudigraafikus kindlaksmääratud marsruuti.

Artikkel 2 **Õiguste andmine**

(1) Iga lepingupool annab teisele lepingupoolele käesolevas kokkuleppes sätestatud õigused, et võimaldada teise lepingupoole määratud lennuettevõttel sisse seada ja käitada rahvusvahelisi lennuliine lisas kindlaksmääratud marsruudil (edaspidi "kokkulepitud liinid").

(2) Käesoleva kokkuleppe alusel on kummagi lepingupoole määratud lennuettevõttel kindlaksmääratud marsruudil kokkulepitud liini käitades järgmised õigused:

(a) lennata ilma maandumiseta üle teise lepingupoole territooriumi mööda teise lepingupoole lennundusvõimude poolt määratletud marsruuti/marsruute; ja

(b) teha peatusi mittekaubanduslikel eesmärkidel kindlaksmääratud marsruudil asuvas punktis/punktides teise lepingupoole territooriumil teise lepingupoole lennundusvõimude loal; ja

(c) teha peatusi kindlaksmääratud marsruudil asuvas punktis/punktides teise lepingupoole territooriumil eesmärgiga võtta peale ja panna maha rahvusvaheliste vedude reisijaid, pagasit, lasti ja posti, mis tulevad esimese lepingupoole territooriumilt või suunduvad sinna.

(3) Ühe lepingupoole määratud lennuettevõtte õiguse osas võtta peale ja panna maha teise lepingupoole territooriumil asuvas punktis/punktides rahvusvaheliste vedude reisijaid, pagasit, lasti ja posti, mis tulevad kolmandatest maadest või suunduvad kolmandatesse maadesse, lepivad kahe lepingupoole lennundusvõimud omavahel kokku.

Artikkel 3 **Lennuettevõtte määramine ja volitamine**

(1) Kummalgi lepingupoolel on õigus, kirjaliku teatega teisele lepingupoolele, määrata lennuettevõtte kokkulepitud liinide teenindamiseks kindlaksmääratud marsruudil ning selliseid määramisi tühistada või muuta.

(2) Kummagi lepingupoole määratud lennuettevõtte enamusosalus ja tegelik juhtimine peavad kuuluma sellele lepingupoolele või tema kodanikele.

(3) Teise lepingupoole lennundusvõimud võivad nõuda esimese lepingupoole määratud lennuettevõttelt neid rahuldavat kinnitust selle kohta, et nimetatud lennuettevõtte suudab täita nende lennundusvõimude poolt rahvusvaheliste lennuliinide teenindamisele tavaliselt ja põhjendatult rakendatavaid tingimusi ja kohustusi.

(4) Sellise määramisteate saamisel annab teine lepingupool käesoleva artikli lõigete 2 ja 3 alusel määratud lennuettevõttele põhjendamatut viivitusteta asjakohase liiniloa.

(5) Ühe lepingupoole määratud lennuettevõtte võib liinloa saamise järel alustada kokkulepitud liinide teenindamist kooskõlas käesoleva kokkuleppe asjakohaste sätetega alates loas märgitud kuupäevast.

Artikkel 4

Liiniloa tühistamine, peatamine või tingimuste seadmine

(1) Kummalgi lepingupoolel on õigus teise lepingupoole määratud lennuettevõttele antud liiniluba tühistada või peatada või seada sellele määratud lennuettevõttele käesoleva kokkuleppe artiklis 2 sätestatud õiguste kasutamisel niisuguseid tingimusi, nagu ta õigeks peab, järgnevatel juhtudel:

(a) kui ta ei ole kindel, et selle määratud lennuettevõtte enamusosalus ja tegelik juhtimine kuuluvad selle lennuettevõtte määranud lepingupoolele või tema kodanikele; või

(b) kui see määratud lennuettevõtte ei täida esimese lepingupoole käesoleva kokkuleppe artiklis 5 nimetatud õigusakte; või

(c) kui see määratud lennuettevõtte ei suuda tegutseda kooskõlas käesoleva kokkuleppe tingimustega muul viisil.

(2) Välja arvatud juhul, kui selle määratud lennuettevõtte poolt õigusaktide edasiste rikkumiste vältimiseks on vajalik liiniloa käesoleva artikli lõikes 1 sätestatud kohene tühistamine, peatamine või tingimuste seadmine, kasutatakse seda õigust üksnes pärast teise lepingupoolega konsulteerimist.

Artikkel 5

Õigusaktide rakendamine

(1) Lepingupoole territooriumile sisenemisel, lahkumisel või seal viibimise ajal kohaldatakse teise lepingupoole määratud lennuettevõtte õhusõidukile esimese lepingupoole õigusakte, mis käsitlevad rahvusvahelistel liinidel lendava õhusõiduki sisenemist, lahkumist või viibimist tema territooriumil.

(2) Lepingupoole territooriumile sisenemisel, seal viibimisel ja sealt lahkumisel kohaldatakse teise lepingupoole määratud lennuettevõtte õhusõiduki veetavate reisijate, meeskonnaliikmete, pagasi, lasti või posti suhtes esimese lepingupoole õigusakte, mis käsitlevad reisijate, meeskonnaliikmete, pagasi, lasti või posti tema territooriumile vastuvõttu, seal viibimist või sealt lahkumist, nagu sisenemise-, kontrolli-, immigratsiooni-, passi-, tolli- ja karantiinalaseid õigusakte.

(3) Muid õhusõidukite kohta käivaid õigusakte ja lepingupoole tsiviillennundusealaseid sätteid rakendatakse teise lepingupoole määratud lennuettevõttele, kui see teenindab kokkulepitud liine esimese lepingupoole territooriumil.

(4) Otsesel transiidil olevate ja lennujaama territooriumi vastavast osast mitte lahkuvate reisijate, pagasi, lasti ja posti suhtes rakendatakse lihtsustatud kontrolli.

Artikkel 6

Mahusätted

- (1) Lepingupoolte määratud lennuettevõtetal on õiglased ja võrdsed võimalused teenindada kokkulepitud liine kindlaksmääratud marsruudil.
- (2) Kokkulepitud liine teenindades võtab kummagi lepingupoolte määratud lennuettevõtte arvesse teise lepingupoolte määratud lennuettevõtte huve, et mitte mõjutada negatiivselt viimase samal marsruudil või selle osal teenindatavaid liine.
- (3) Lepingupoolte määratud lennuettevõtete teenindatavad liinid tagavad mõistliku koormuse juures mahu, mis vastab adekvaatselt reisijate, pagasi, lasti ja posti veonõudlusele lepingupoolte territooriumide vahel.
- (4) Ühe lepingupoolte määratud lennuettevõtte poolt reisijate, pagasi, lasti ja posti peale võtmine ja maha panemine kindlaksmääratud marsruudil asuvas punktis/punktides, mis ei ole kummagi lepingupoolte territooriumil, korraldatakse kooskõlas üldiste põhimõtetega, et maht sõltub:
 - (a) nõudlusest vedude järele lennuettevõtte määratud lepingupoolte territooriumile ja territooriumilt;
 - (b) nõudlusest vedude järele riigis või piirkonnas, mida kokkulepitud liin läbib, võttes arvesse teisi lennuliine, mida teenindavad selle riigi või piirkonna lennuettevõtted;
 - (c) nõudlusest läbiva lennuliini järele.

Artikkel 7

Kommertskokkulepped

- (1) Maht, sagedus, õhusõiduki tüüp ja lennuplaan lepatakse kokku lepingupoolte lennundusvõimude vahel.
- (2) Lepingupoolte määratud lennuettevõtetal on õigus sõlmida koodijagamist, osamahtu, ühiskäitamist ning märga renti käsitlevaid kokkuleppeid, tingimusel, et need kinnitatakse lepingupoolte lennundusvõimude poolt.
- (3) Kummagi lepingupoolte määratud lennuettevõtte võib olenevalt nõudlusest vedude järele taotleda kindlaksmääratud marsruudil täiendava osa teenindamise õigust. Vastav taotlus esitatakse teise lepingupoolte lennundusvõimudele vähemalt kolm päeva enne kavandatavat lendu ning lend võib toimuda ainult pärast heakskiidu saamist.

Artikkel 8

Tariifid

- (1) Kindlaksmääratud marsruutidel kokkulepitud liinidele rakendatavad tariifid kehtestatakse põhjendatud alustel, kusjuures arvesse võetakse kõiki olulisi faktoreid, kaasaarvatud teenindamise maksumus, mõistlik kasum, teeninduse iseloom (nagu kiirus ja istekohtade arv) ja teiste lennuettevõtete poolt neil liinidel rakendatavad tariifid kindlaksmääratud marsruudi mis tahes lõigus.
- (2) Käesoleva artikli lõikes (1) nimetatud tariifid lepatakse kokku mõlema lepingupoolte määratud lennuettevõtete vahel, konsulteerides vajaduse ja võimaluse korral teiste lennuettevõtetega, mis tegutsevad samal marsruudil või lõigus. Selliselt kokkulepitud tariifid esitatakse oma vastavatele lennundusvõimudele vähemalt kuuskümmend päeva

enne nende tariifide kavandavat kasutuselevõtmist ja nad jõustuvad pärast kummagi lepingupoolte lennundusvõimude kinnitust.

(3) Kui lepingupoolte määratud lennuettevõtted ei suuda tariifides kokku leppida, määravad lepingupoolte lennundusvõimud tariifid konsultatsioonide abil.

(4) Kui lepingupoolte lennundusvõimud ei suuda kokku leppida mingi tariifi kinnitamises, mis neile käesoleva artikli lõike 2 alusel esitatakse, või ei suuda kindlaks määrata mingit tariifi käesoleva artikli lõike 3 alusel, lahendavad lepingupooled asja kooskõlas käesoleva kokkuleppe artikli 17 sätetega.

(5) Kuni kooskõlas käesoleva artikli sätetega ei ole kindlaks määratud uut tariifi, kehtivad jõusolevad tariifid.

Artikkel 9

Tehniline teenindus ja tasu määrad

(1) Kumbki lepingupool tagab teise lepingupoolte määratud lennuettevõttele kokkulepitud liinide teenindamiseks oma territooriumil lennuvälja(de), tagavaralennuvälja(de) ja navigatsioonirajatiste kasutamise võimaluse ning asjakohase teeninduse, kaasaarvatud kommunikatsioonid, navigatsiooni-, meteoroloogilised ja muud abirajatised ja -teenused.

(2) Kummagi lepingupoolte määratud lennuettevõtte tasub teise lepingupoolte lennujaamade ja navigatsioonirajatiste kasutamise eest teise lepingupoolte vastavate ametivõimude kehtestatud õiglase ja mõistliku määra kohaselt. See määr ei tohi olla kõrgem määrast, mida rakendatakse teise lepingupoolte territooriumil teiste riikide mis tahes lennuettevõtete suhtes teenuste ja samasuguste lennuväljade ja navigatsioonirajatiste kasutamise eest.

Artikkel 10

Statistiliste andmete andmine

Kummagi lepingupoolte lennundusvõimud annavad teise lepingupoolte lennundusvõimudele nende nõudmisel statistilisi andmeid, mida võib põhjendatult nõuda ülevaate saamise eesmärgil mahu kohta, mille tagavad esimese lepingupoolte määratud lennuettevõtte teenindatavad kokkulepitud liinid kindlaksmääratud marsruudil. Sellised andmed sisaldavad kogu teavet, mis on vajalik, et teha kindlaks selle määratud lennuettevõtte poolt veetud reisijate, pagasi, lasti ja posti hulka kokkulepitud liinidel.

Artikkel 11

Esiudus ja personal

(1) Kummagi lepingupoolte määratud lennuettevõttel on kokkulepitud liinide teenindamiseks õigus vastastikusel alusel sisse seada esindus teise lepingupoolte territooriumil kindlaksmääratud marsruudil asuvas punktis/punktides.

(2) Kummagi lepingupoolte määratud lennuettevõtte esinduse personali liikmed on kas ühe või teise lepingupoolte kodanikud; personali suuruse määravad kindlaks kummagi lepingupoolte lennundusvõimud. Personal peab järgima teise lepingupoolte õigusakte.

(3) Kumbki lepingupool annab teise lepingupoole määratud lennuettevõtte esindusele ja selle personalile abi ja ruumid, mis on vajalikud kokkulepitud liinide edukaks teenindamiseks.

(4) Kummagi lepingupoole määratud lennuettevõtte meeskonnaliikmed kokkulepitud liinidel on nimetatud lepingupoole kodanikud. Kui kummagi lepingupoole määratud lennuettevõtte soovib kokkulepitud liinidele teenistusse võtta nüs tahes muu kodakondsusega meeskonnaliikmeid, tuleb eelnevalt saada nõusolek teiselt lepingupoolelt.

Artikkel 12 Tollilõivud ja maksustamine

(1) Kui ühe lepingupoole määratud lennuettevõtte poolt kokkulepitud liinidel lendav õhusõiduk saabub teise lepingupoole territooriumile, vabastatakse nimetatud õhusõiduk ja tema tavapärane varustus, varuosad (kaasaarvatud mootorid), kütus, õli (kaasaarvatud hüdraulilised vedelikud, määrdeained) ja õhusõiduki pardal olevad varud (kaasaarvatud toiduained, joogid ja tubakas) vastastikusel alusel kõigist tollilõivudest, maksudest, inspeksioonitasudest ja muudest sarnastest tasudest ja lõivudest, tingimisel, et see varustus ja asjad jäävad õhusõiduki pardale ajani, mil nad re-eksporditakse.

(2) Alljärgnev varustus ja asjad vabastatakse samuti vastastikusel alusel kõigist tollilõivudest, maksudest, inspeksioonitasudest ja muudest sarnastest tasudest ja lõivudest, väljaarvatud tasud vastavalt osutatud teenustele:

(a) tavapärane varustus, tagavaraosad (kaasaarvatud mootorid), kütus, õli (kaasaarvatud hüdraulilised vedelikud, määrdeõlid) ja õhusõiduki varud (kaasaarvatud toiduained, joogid ja tubakas), mis veetakse teise lepingupoole territooriumile ja on mõeldud kasutamiseks määratud lennuettevõtte poolt kokkulepitud liinidel lendavas õhusõidukis, isegi kui seda varustust ja asju kasutatakse teekonna sellel osal, mis läheb üle teise lepingupoole territooriumi;

(b) tagavaraosad (kaasaarvatud mootorid), mis on toodud teise lepingupoole territooriumile määratud lennuettevõtte poolt kokkulepitud liinidel lendava õhusõiduki hoolduseks või remondiks.

(3) Käesoleva artikli lõigetes (1) ja (2) nimetatud varustuse ja asjad võib teise lepingupoole territooriumil maha laadida teise lepingupoole tollivõimude nõusolekul. Seda varustust ja asju hoitakse teise lepingupoole tollivõimude järelevalve või kontrolli all kuni selle ajani, kuni nad re-eksporditakse või kasutatakse muul viisil ära kooskõlas teise lepingupoole tollieeskirjadega.

(4) Käesoleva artikli lõigetes (1) ja (2) sätestatud vabastust võimaldatakse ka siis, kui ühe lepingupoole määratud lennuettevõtte on sõlminud teise lepingupoole territooriumil samu vabastusi omava teise lennuettevõttega (lennuettevõtetega) käesoleva artikli lõigetes (1) ja (2) sätestatud varustuse ja asjade osas teise lepingupoole territooriumil laenu- või edasitoimetamise lepingu.

(5) Trükitud piletid, veodokumendid ja reklaamimaterjalid, mille ühe lepingupoole määratud lennuettevõtte on toonud teise lepingupoole territooriumile, on vabastatud vastastikusel alusel kõigist tollilõivudest, maksudest, inspeksioonitasudest ja muudest sarnastest tasudest ja lõivudest.

- (6) Kummagi lepingupoole määratud lennuettevõtte esinduse bürootarbed, sõidukid ametialaseks kasutamiseks, sõidukid spetsiaalseks kasutamiseks lennuväljal, busi-tüüpi sõidukid (väljaarvatud autod) meeskonnaliikmete ja nende pagasi vedamiseks, samuti arvutisüsteem ja kommunikatsioonivarustus, kaasaarvatud nende varuosad. on teise lepingupoole territooriumile tuues vabastatud tollimaksudest ja muudest impordimaksudest vastastikusel alusel, tingimusel, et need varud on mõeldud lennuettevõtte enda jaoks ja ei ületa mõistlikke piire.
- (7) Pagas, last ja post on otsesel transiidil vabastatud kõigist tollilõivudest, maksudest, inspeksioonitasudest ja muudest sarnastest tasudest ja lõivudest vastastikusel alusel, väljaarvatud tasu osutatud teenuste eest.
- (8) Sissetulekud ja kasum, mille kummagi lepingupoole määratud lennuettevõtte teenib teise lepingupoole territooriumil seoses kokkulepitud liini teenindamisega, on vabastatud kõigist maksudest.
- (9) Kummagi lepingupoole määratud lennuettevõtte vara teise lepingupoole territooriumil on vastastikusel alusel vabastatud kõigist maksudest.
- (10) Palgad, töötasud ja muud sarnased tasud, mida saavad kummagi lepingupoole määratud lennuettevõtte esinduse töötajad, kes on esimese lepingupoole kodanikud, vabastab teine lepingupool kõigist maksudest vastastikusel alusel.

Artikkel 13 **Konverteerimine ja tulude ülekandmine**

- (1) Kummagi lepingupoole määratud lennuettevõttel on vastastikusel alusel õigus üle kanda teise lepingupoole territooriumil saadud tulu esimese lepingupoole territooriumile.
- (2) Selle tulu konverteerimine ja ülekandmine toimub konverteeritavates valuutades ülekande kuupäeval kehtiva vahetuskursi alusel.
- (3) Kumbki lepingupool hõlbustab teise lepingupoole määratud lennuettevõtte poolt oma territooriumil saadava tulu konverteerimist ja ülekandmist ja abistab nimetatud lennuettevõtet viivitamata asjassepuutuvate formaalsuste täitmisel.

Artikkel 14 **Leunundusturvalisus**

- (1) Lepingupoolel kinnitavad veelkord, et nende kohustus teineteise ees kaitsta tsiviillennundust ebaseaduslike aktide eest on käesoleva kokkuleppe lahutamatu osa. Lepingupoolel tegutsevad iseäranis kooskõlas 1963. aasta 14. septembril Tokios alla kirjutatud konventsiooniga õhusõiduki pardal toimepandud kuritegude ja mõningate teiste tegude kohta, 1970. aasta 16. detsembril Haagis alla kirjutatud konventsiooniga õhusõiduki ebaseadusliku hõivamise vastu võitlemise kohta ja 1971. aasta 23. septembril Montrealis allakirjutatud tsiviillennunduse ohutuse vastu suunatud ebaseaduslike tegude tõkestamise konventsiooni sätetega.
- (2) Lepingupoolel osutavad palve korral teineteisele igakülgset vajalikku abi, et ära hoida õhusõiduki ebaseadusliku hõivamise akte ja muid ebaseaduslike akte õhusõidukite, nende reisijate ja meeskondade, lennujaamade ja õhunavigatsioonirajatiste ohutuse vastu ning mis tahes muud ohtu tsiviillennunduse turvalisusele.

(3) Lepingupooled tegutsevad oma vastastikustes suhetes kooskõlas lennundusturvalisusega seotud standardite ja soovitatavate meetmetega, mis on kehtestatud Rahvusvahelise tsiviillennunduse organisatsiooni poolt Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooni lisadena niivõrd, kuivõrd need on kohaldatavad lepingupoolte suhtes. Need nõuavad, et nende registris olevate õhusõidukite käitajad, ja õhusõidukite käitajad, kelle põhiline äritegevuse koht või alaline elukoht on nende territooriumil ning nende territooriumil asuva lennujaama käitajad tegutseksid kooskõlas lennundusturvalisuse selliste sätetega.

(4) Lepingupooled lepivad kokku, et nendelt õhusõiduki käitajatelt võib nõuda, et nad järgiksid teise lepingupoolte kehtestatud tema territooriumile sisenemise, sealst lahkumise ja seal viibimise kohta käivaid lennundusturvalisuse sätteid, vastavalt käesoleva artikli lõikele (3). Lepingupooled tagavad, et tema territooriumil rakendatakse vastavaid meetmeid, et kaitsta õhusõiduki ohutust enne pardale minekut ja laadimist ning pardale mineku ja laadimise ajal ning meetmeid reisijate, meeskonna, pagasi, lasti ja õhusõiduki varude kontrollimiseks enne pardale minekut või laadimist. Kumbki lepingupool suhtub mõistvalt teise lepingupoolte mis tahes palvesse rakendada põhjendatud erimeetmeid mingi konkreetse ohu suhtes.

(5) Kui leiab aset õhusõiduki ebaseaduslik hõivamine või selle ähvardus või muud ebaseaduslikud aktid õhusõiduki, selle reisijate ja meeskonna, lennujaamade või navigatsioonirajatiste vastu, abistavad lepingupooled teineteist võimaldades kommunikatsioone ja võttes muid vastavaid meetmeid, mis on mõeldud sellise intsidendi või ähvarduse kiireks ja ohutuks lõpetamiseks.

Artikkel 15

Tunnistuste ja litsentside tunnustamine

Kumbki lepingupool tunnustab teise lepingupoolte välja antud või kehtestatud kehtivaid lennukõlblikkuse tunnistusi, kompetentsustunnistusi ja litsentse kokkulepitud liinide teenindamiseks kindlaksmääratud marsruudil, tingimusel, et nende tunnistuste ja litsentside standardid on võrdsed või kõrgemal miinimumstandarditest, mida aeg-ajalt kehtestatakse kooskõlas Rahvusvahelise tsiviillennunduse konventsiooniga.

Artikkel 16

Konsultatsioonid

(1) Lepingupooled tagavad tiheda koostöö ja vastastikuse toetuse vaimus käesoleva kokkuleppe sätete korrektse rakendamise ja piisava täitmise. Selleks konsulteerivad lepingupoolte lennundusvõimud aeg-ajalt üksteisega.

(2) Kumbki lepingupool võib mis tahes ajal nõuda käesolevat kokkulepet käsitlevaid konsultatsioone teise lepingupooltega. Selliseid konsultatsioone alustatakse niipea kui võimalik, ja hiljemalt kuuekümnepäeva jooksul teise lepingupoolte vastavasisulise taotluse saamise kuupäevast, kui ei ole kokku lepitud teisiti.

Artikkel 17
Vaidluste lahendamine

- (1) Kui lepingupoolte vahel kerkib mis tahes vaidlus, mis on seotud käesoleva kokkuleppe tõlgendamise või rakendamisega, lahendavad lepingupoolte lennundusvõimud vaidluse esmajoonel läbirääkimiste teel.
- (2) Kui lepingupoolte lennundusvõimud ei suuda nimetatud vaidlust lahendada, lahendavad lepingupooled selle vaidluse diplomaatiliste kanalite kaudu.

Artikkel 18
Parandamine ja muutmine

- (1) Kui üks lepingupooltest soovib käesoleva kokkuleppe või selle lisa mis tahes sätet muuta, võib ta mis tahes ajal nõuda konsultatsioone teise lepingupoolega, ning selliseid konsultatsioone, mis võib toimuda aruelu või kirja teel, alustatakse üheksakümne päeva jooksul teise lepingupoole taotluse saamisest, kui pooled ei lepi kokku selle ajavahemiku pikendamises.
- (2) Käesoleva artikli lõikes (1) nimetatud konsultatsioone võib pidada ka lepingupoolte lennundusvõimude vahel.
- (3) Käesoleva kokkuleppe või selle lisa mis tahes muudatus jõustub, kui see on kinnitatud nootide vahetamisega diplomaatiliste kanalite kaudu.

Artikkel 19
Lõpetamine

Kumbki lepingupool võib mis tahes ajal teatada teisele lepingupoolele diplomaatiliste kanalite kaudu oma otsusest käesoleva kokkuleppe lõpetada. Käesoleva kokkuleppe lõpeb sellisel juhul kaheteistkümne kuu möödudes teise lepingupoole poolt vastava teate saamisest, kui seda teadet ei võeta kahe lepingupoole vahelisel kokkuleppel tagasi enne nimetatud ajavahemiku möödumist.

Artikkel 20
Registreerimine

Käesolev kokkuleppe ja selle mis tahes muudatus registreeritakse Rahvusvahelise tsiviillennunduse organisatsiooni juures.

Artikkel 21
Pealkirjad

Käesoleva kokkuleppe iga artikli pealkiri on viitamiseks ja lihtsustamiseks ning ei määratle, piira ega kirjelda kuidagi käesoleva kokkuleppe sätete ulatust või mõtet.

Artikkel 22
Jõustumine

Käesolev kokkulepe jõustub lepingupoole poolt käesoleva kokkuleppe jõustumiseks vajalike siseriiklike tingimuste täitmist kinnitava viimase teate saabumise päeval.

Selle tõenduseks kirjutasid selleks oma valitsuste poolt vastavalt volitatud allakirjutanud alla käesolevale kokkuleppele.

Koostatud Tallinnas, 11. märtsil 1999 kahes eksemplaris eesti, hiina ja inglise keeles, kusjuures kõik tekstid on võrdselt autentset. Erimeelsuste korral tõlgendamisel prevaleerib ingliskeelne tekst.

Eesti Vabariigi
valitsuse nimel



Hiina Rahvavabariigi
valitsuse nimel



Lisa
Marsruudigraafik

(1) Hiina Rahvavabariigi valitsuse määratud lennuettevõtte poolt käitatavate kokkulepitud liinide marsruut mõlemas suunas on järgmine:

Punktid Hiinas - üks punkt Eestis, mis lepatakse kokku hiljem

(2) Eesti Vabariigi valitsuse määratud lennuettevõtte poolt käitatavate kokkulepitud liinide marsruut mõlemas suunas on järgmine:

Punktid Eestis - üks punkt Hiinas, mis lepatakse kokku hiljem

(3) Kummagi lepingupoole määratud lennuettevõtte võib oma äranägemisel välja jätta mis tahes punkti kindlaksmääratud marsruudil kas ühel või kõigil lendudel, tingimusel, et kokkulepitud liinid algavad ja lõpevad lennuettevõtte määratud lepingupoole territooriumil.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AU TRANSPORT CIVIL AÉRIEN ENTRE LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE ET LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE

Le Gouvernement de la République d'Estonie et le Gouvernement de la République populaire de Chine (ci-après dénommés “ les Parties Contractantes ”);

Désireux de faciliter les contacts amicaux entre les deux peuples et de développer les rapports mutuels entre les deux pays dans le domaine de l'aviation civile;

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Sont convenus de créer et d'exploiter des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs, selon les modalités ci-après :

Article premier. Définitions

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

1) L'expression “ autorités aéronautiques ” s'entend : dans le cas de la République d'Estonie, du Ministère des transports et des communications ou de toute personne ou de tout organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent actuellement dudit Ministère; et, dans le cas de la République populaire de Chine, de l'Administration générale de l'aviation civile de la Chine ou de toute personne ou de tout organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent actuellement de ladite Administration;

2) L'expression “ le présent Accord ” s'entend du présent Accord, de son annexe et tout amendement apporté à cet Accord ou à son annexe en application de l'article 18 du présent Accord;

3) L'expression “ entreprise de transport aérien ” s'entend de toute entreprise de transport aérien qui offre ou exploite des services internationaux de transport aérien;

4) L'expression “ entreprise désignée ” s'entend d'une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

5) Le terme “ aéronef ” s'entend d'un aéronef civil;

6) L'expression “ service aérien ” s'entend de tout service aérien régulier assuré par des aéronefs aux fins du transport public de passagers, de bagages, de fret ou de courrier;

7) L'expression “ service aérien international ” s'entend d'un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un État;

8) L'expression “ escale non commerciale ” s'entend d'un atterrissage à toutes fins autres que l'embarquement ou le déchargement de passagers, de bagages, de fret ou de courrier;

9) Le terme “ capacité ” s'entend :

a) S'agissant d'un aéronef, de la charge utile de cet aéronef sur une route ou section de route;

b) S'agissant d'un service aérien, de la capacité des aéronefs affectés à ce service, multipliée par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs sur une route ou section de route pendant une période donnée;

10) Le terme " tarif " s'entend des prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que des conditions dans lesquelles ces prix sont appliqués, y compris les commissions d'agences et tous autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des prix et conditions applicables au transport du courrier;

11) L'expression " tableau des routes " s'entend de la liste des routes figurant en annexe au présent Accord, éventuellement modifiée en application de l'article 18 du présent Accord. Le tableau des routes fait partie intégrante du présent Accord;

12) L'expression " route indiquée " s'entend de la route figurant au tableau des routes.

Article 2. Octroi des droits

1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits énoncés dans le présent Accord afin de permettre à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante d'exploiter des services aériens internationaux sur la route indiquée en annexe (ci-après dénommés " les services convenus ").

2) Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante a le droit, au cours de l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée :

a) De survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale en respectant la ou les routes prescrites par les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante;

b) De faire escale à des fins non commerciales dans le territoire de l'autre Partie contractante en respectant la ou les routes prescrites, sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante;

c) De faire escale au(x) point(s) spécifié(s) de la route indiquée dans le territoire de l'autre Partie contractante pour embarquer ou débarquer, en trafic international, des passagers, des bagages, du fret ou du courrier en provenance ou à destination de la première Partie contractante.

3) Le droit de l'entreprise désignée d'une Partie contractante d'embarquer ou de débarquer, au(x) point(s) spécifié(s) dans le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, des bagages, du fret ou du courrier en trafic international à destination ou en provenance d'un pays tiers doivent faire l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 3. Désignation des entreprises et autorisation d'exploitation

1) Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien aux fins d'exploiter les services convenus sur la route indiquée, ainsi que de retirer ou de modifier ces désignations.

2) Une partie importante du capital et le contrôle effectif de l'entreprise désignée doivent demeurer entre les mains de cette Partie contractante ou de ses ressortissants.

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

4) Au reçu de cette désignation, l'autre Partie contractante accorde sans retard, sous réserve des paragraphes 2) et 3) du présent article, l'autorisation d'exploitation voulue à l'entreprise ainsi désignée.

5) L'entreprise désignée d'une Partie contractante peut, lorsqu'elle a reçu l'autorisation d'exploitation, commencer à exploiter les services convenus conformément aux dispositions applicables du présent Accord à partir de la date prescrite par ladite autorisation.

Article 4. Annulation, suspension des autorisations d'exploitation et conditions imposées

1) Chaque Partie contractante a le droit d'annuler ou de suspendre l'autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits, dans l'un ou l'autre des cas suivants :

a) Si elle n'a pas la preuve qu'une partie importante du capital et le contrôle effectif de ladite entreprise désignée sont entre les mains de l'autre Partie contractante ou de ses ressortissants;

b) Si ladite entreprise désignée manque à se conformer aux lois et règlements de la première Partie contractante qui sont visés à l'article 5 du présent Accord;

c) Si ladite entreprise désignée manque à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

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

Article 5. Application des lois et règlements

1) Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée et le séjour dans son territoire ainsi qu'au départ dudit territoire des aéronefs servant à la navigation et à l'exploitation internationale s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise désignée qui entrent dans le territoire de la première Partie contractante, qui en sortent, qui y sont exploités et qui y naviguent.

2) Les lois et règlements d'une Partie contractante relatifs à l'entrée et au séjour dans son territoire ainsi qu'au départ dudit territoire des passagers, des équipages, des bagages, du fret ou du courrier (notamment les lois et règlements concernant l'entrée, le congé, l'im-

migration, les passeports, les douanes et la quarantaine) s'appliquent aux passagers, aux équipages, aux bagages, au fret ou au courrier transporté par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à l'entrée et au départ et pendant leur séjour dans le territoire de la première Partie contractante.

3) Les autres lois et règlements d'une Partie contractante qui concernent les aéronefs et ses dispositions relatives à l'aviation civile s'appliquent à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante lorsqu'elle exploite les services convenus dans le territoire de la première Partie contractante.

4) Les passagers, les bagages le fret et le courrier en transit direct, qui ne sortent pas de l'enceinte aéroportuaire prévue à cet effet, sont au plus sujet à un contrôle simplifié.

Article 6. Dispositions relatives à la capacité

1) Les entreprises désignées des Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions égales et équitables, les services convenus sur la route indiquée.

2) En exploitant les services convenus, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante doit tenir compte des intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que celle-ci assure sur tout ou partie de la même route.

3) Les services convenus qu'assurent les entreprises désignées des Parties contractantes doivent offrir, pour un coefficient de charge normal, une capacité suffisante pour répondre à la demande de trafic pour le transport de passagers, de bagages, de fret et de courrier entre les territoires des Parties contractantes.

4) Le transport par l'entreprise désignée d'une Partie contractante de passagers, de bagages, de fret et de courrier embarqués ou débarqués sur la route indiquée en un ou plusieurs points autres que ceux qui sont situés dans le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante s'effectue conformément au principe général selon lequel la capacité doit être fonction :

a) Des exigences du trafic à destination et en provenance de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise;

b) Des exigences du trafic dans le pays ou la région desservie par le service convenu en dehors des Parties contractantes, compte tenu des autres services aériens assurés par la ou les entreprises de l'État ou de la région;

c) Des exigences de l'exploitation de services directs.

Article 7. Accords commerciaux

1) Les autorités aéronautiques des Parties contractantes conviennent de la capacité, de la fréquence des vols, des types d'aéronefs employés et de l'horaire des vols.

2) Les entreprises désignées des Parties contractantes ont le droit de conclure des accords relatifs au partage des codes, aux réservations de capacité, à l'exploitation conjointe et aux locations avec équipage, sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

3) L'entreprise désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes peut, suivant les exigences du trafic, demander l'autorisation d'exploiter une section supplémentaire sur la route indiquée. La demande concernant ce vol doit être soumise, cinq jours au moins avant la mise en exploitation envisagée, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et le vol ne peut être mis en service qu'après avoir reçu l'approbation de ces autorités.

Article 8. Tarifs

1) Les tarifs applicables aux services convenus sur la route indiquée sont fixés à un taux acceptable, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice normal, les caractéristiques des services (la vitesse et le confort, par exemple) et les tarifs applicables aux services d'une autre ou d'autres entreprises exploitant toute section de la route indiquée.

2) Les tarifs visés au paragraphe 1) du présent article doivent être fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties contractantes, en consultation, autant que de besoin et si possible, avec l'autre ou les autres entreprises exploitant toute section de la route indiquée. Ils sont soumis aux autorités aéronautiques respectives des deux Parties contractantes au moins soixante (60) jours avant la date proposée de leur introduction et entrent en vigueur une fois approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

3) Si les entreprises désignées des Parties contractantes ne parviennent pas à s'entendre sur les tarifs, les autorités aéronautiques des Parties contractantes fixent les tarifs par voie de concertation.

4) Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent à s'entendre sur aucun tarif qui leur est soumis comme prévu au paragraphe 2) du présent article ou à fixer un tarif comme en dispose le paragraphe 3) du présent article, la question est soumise aux Parties contractantes qui la règlent conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

5) En attendant qu'un nouveau tarif soit fixé conformément aux dispositions du présent article, les tarifs déjà en vigueur demeurent sans changement.

Article 9. Services techniques et taux des redevances

1) Chacune des Parties contractantes fournit dans son territoire un ou plusieurs aéroports réguliers et aéroports de dégagement, ainsi que des installations de navigation aérienne et les services correspondants en matière de communication, de navigation, de météorologie, et d'autres installations et services auxiliaires pour l'exploitation des services convenus par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

2) L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes doit acquitter, pour faire usage des aéroports et des installations de navigation aérienne de l'autre Partie contractante, des redevances fixées à des taux justes et raisonnables par les autorités compétentes de cette autre Partie contractante. Ces taux ne doivent pas excéder ceux qui sont applicables à toute autre entreprise d'autres États pour ces services et pour l'usage d'aéroports et moyens de navigation aérienne analogues dans le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 10. Fourniture de données statistiques

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante fournissent sur demande à celles de l'autre Partie contractante les données statistiques qui peuvent normalement leur être demandées afin de vérifier la capacité correspondant aux services convenus exploités par l'entreprise désignée de la première Partie contractante sur la route indiquée. Ces données comprennent tous les renseignements nécessaires pour mesurer le volume de trafic assuré par cette entreprise sur les lignes qu'elle exploite.

Article 11 Bureaux de représentation et personnel

1) Aux fins de l'exploitation des services convenus sur la route indiquée, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante a le droit, sur la base de la réciprocité, d'établir un ou plusieurs bureaux de représentations aux escales situées dans le territoire de l'autre Partie contractante.

2) À moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, les membres du personnel du ou des bureaux de l'entreprise désignée de chaque Partie contractante dans le territoire de l'autre Partie contractante peuvent être des ressortissants de l'une ou de l'autre des Parties contractantes; leur nombre est fixé d'un commun accord par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Ce personnel est assujéti aux lois et règlements de l'autre Partie contractante.

3) Chaque Partie contractante fournit au(x) bureau(x) et au personnel de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante l'assistance et les installations nécessaires à l'exploitation efficace des services convenus.

4) Les membres d'équipage de l'entreprise désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes affectés aux services convenus sont des ressortissants de ladite Partie contractante. Si une entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante souhaite affecter aux services convenus des membres d'équipage des toute autre nationalité, elle doit obtenir l'accord préalable de l'autre Partie contractante.

Article 12. Droits de douane et fiscalité

1) Lorsqu'un aéronef exploité pour les services convenus par l'entreprise désignée d'une Partie contractante arrive dans le territoire de l'autre Partie contractante, ledit aéronef ainsi que l'équipement normal, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les combustibles, les huiles de graissage et les fluides hydrauliques, et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, boissons et tabacs) se trouvant à bord sont exonérés de tous droits de douane, taxes, frais d'inspection et autres droits et redevances, sous réserve que ces matériels et articles restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2) Les matériels et articles ci-après sont également exonérés, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, taxes, frais d'inspection et autres droits et redevances, à l'exception des droits correspondant à une prestation de services :

a) L'équipement normal, les pièces de rechange (y compris les moteurs), les combustibles, les huiles de graissage et les fluides hydrauliques, et les provisions de bord (y com-

pris les denrées alimentaires, boissons et tabacs) introduits dans le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être employés pour les services convenus à bord d'aéronefs de l'entreprise désignée, même si ces matériels et articles doivent être employés pendant la partie du trajet accomplie au-dessus du territoire de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange (y compris les moteurs) introduits dans le territoire de l'autre Partie contractante aux fins de l'entretien ou de la réparation des aéronefs que l'entreprise désignée affecte à l'exploitation des services convenus.

3) Le matériel et les articles visés aux paragraphes 1) et 2) du présent article peuvent être déchargés dans le territoire de l'autre Partie contractante avec l'assentiment des autorités douanières de cette Partie contractante. Ces matériels et articles sont placés sous la surveillance et le contrôle des autorités douanières de cette autre Partie contractante jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés de toute autre manière conforme aux règlements douaniers de cette Partie contractante.

4) L'exonération prévue aux paragraphes 1) et 2) du présent article est également accordée lorsqu'une entreprise désigné de l'une des Parties contractantes a passé, avec une ou plusieurs autres entreprises jouissant des mêmes exonérations dans le territoire de l'autre Partie contractante, un contrat relatif au prêt ou au transfert, dans ledit territoire, des matériels et articles visés aux paragraphes 1) et 2) du présent article.

5) Les imprimés billets vierges, formules de connaissance et documents publicitaires introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante sont exonérés, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, taxes, frais d'inspection et autres droits et redevances analogues.

6) Les fournitures de bureau, les véhicules de service administratif, les véhicules techniques d'aéroport, les véhicules collectifs (à l'exclusion des automobiles de tourisme) servant au transport des membres d'équipage et de leurs bagages, ainsi que les matériels informatiques des réseaux de réservation et les matériels de communication (y compris leurs pièces détachées) des bureaux de représentation de l'entreprise désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes, qui sont introduits dans le territoire de l'autre Partie contractante, sont exonérés, sur la base de la réciprocité, de droits de douane et autres droits d'entrée, sous réserve que ces fournitures soient destinées à l'usage exclusif de l'entreprise et n'excèdent pas des limites raisonnables.

7) Les bagages, le fret et le courrier en transit direct sont exonérés, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, taxes, frais d'inspection et autres droits et redevances analogues, à l'exception des droits correspondant à une prestation de services.

8) Les recettes et bénéfices réalisés par l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes dans le territoire de l'autre Partie contractante au titre de l'exploitation des services convenus sont exonérés de tout impôt.

9) Les biens que l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes détient dans le territoire de l'autre Partie contractante sont exonérés de tout impôt sur la base de la réciprocité.

10) Les traitements, salaires et autres rémunérations analogues reçues par le personnel des bureaux de représentation de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes, qui

sont des ressortissants de l'autre Partie contractante, sont exonérés de tout impôt par cette autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité.

Article 13. Conversion et transfert des recettes

1) L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes a le droit, sur la base de la réciprocité, de transférer à la Partie contractante qui l'a désignée les recettes reçues dans le territoire de l'autre Partie contractante.

2) La conversion et le transfert de ces recettes s'effectuent en devises convertibles, au taux de change effectif à la date du transfert.

3) Chaque Partie contractante facilite le transfert et la conversion des recettes reçues dans son territoire par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante et elle aide sans délai cette entreprise à accomplir les formalités nécessaires à cette fin.

Article 14. Sécurité aérienne

1) Les Parties contractantes réaffirment que leur obligation réciproque de protéger la sécurité de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Les Parties contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée 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, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2) Les Parties contractantes s'accordent sur demande 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 contre la sécurité de l'aviation civile.

3) Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux Normes et pratiques recommandées internationales en matière de sécurité aérienne, arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces Normes et pratiques sont applicables aux Parties contractantes. Elles exigent que tout exploitant d'aéronefs immatriculés sous le pavillon d'une des Parties contractantes ou dont l'établissement commercial principal ou le domicile est situé dans son territoire, ainsi que tout exploitant d'aéroport situé dans le territoire de cette Partie contractante, se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4) Les deux Parties contractantes sont convenues qu'il peut être exigé de chaque exploitant d'aéronefs de respecter les mesures de sécurité aérienne visées au paragraphe 3) du présent article et imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou le séjour dans son territoire ou le départ de ce territoire. Les deux Parties contractantes veillent à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans leur territoire pour protéger les aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement et inspecter les passagers, les

équipages, les bagages, le fret et les provisions de bord des aéronefs avant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante accueille également avec bienveillance toute demande que peut lui adresser l'autre Partie contractante afin qu'elle prenne des mesures de sécurité spéciales raisonnables en cas de menace particulière.

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

Article 15. Reconnaissance des certificats, brevets et licences

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante et non périmés sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins d'exploitation des services convenus sur la route indiquée, à condition que ces certificats, brevets ou licences aient été délivrés ou validés conformément à des normes équivalentes ou supérieures aux normes établies périodiquement en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Article 16. Consultations

1) Dans un esprit d'étroite collaboration et d'entraide, les Parties contractantes veillent à ce que les dispositions du présent Accord soient dûment appliquées et respectées. À cette fin, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent périodiquement.

2) Chaque Partie contractante peut demander à l'autre par écrit, à tout moment, la tenue de consultations concernant le présent Accord. Ces consultations doivent commencer au plus tôt, mais au moins dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où la demande de consultations a été reçue de l'autre Partie contractante, à moins qu'il n'en soit convenu autrement.

Article 17. Règlement des différends

1) En cas de différend s'élevant entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les autorités aéronautiques des Parties contractantes tentent d'abord de le régler par voie de négociation.

2) Si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à résoudre ledit différend, les Parties contractantes le règlent par la voie diplomatique.

Article 18. Amendement et modifications

1) Si l'une des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition du présent Accord ou de son annexe, elle peut à tout moment demander par écrit la tenue de consultations avec l'autre Partie contractante; ces consultations, directes ou par correspondance, doivent s'ouvrir dans un délai de quatre-vingt-dix (90) jours à compter de la date à

laquelle l'autre Partie contractante reçoit la demande de consultations, à moins que les deux Parties ne conviennent d'un délai plus long.

2) Les consultations dont il est question au paragraphe 1) du présent article peuvent également se tenir entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

3) Tout amendement au présent Accord ou à son annexe entre en vigueur lorsqu'il est confirmé aux termes d'un échange de notes par la voie diplomatique.

Article 19. Dénonciation

Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent Accord. Le présent Accord prend alors fin douze (12) mois à compter de la date à laquelle la notification a été reçue par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée du commun accord des Parties contractantes avant l'expiration de ce délai.

Article 20. Enregistrement

Le présent Accord et chacun de ses amendements doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21. Titres des articles

Le titre figurant en tête de chaque article du présent Accord a pour seule fonction de faciliter la référence et la lecture et ne vise nullement à définir, limiter ou prescrire la portée ou l'intention du présent Accord.

Article 22. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date où sera reçue la dernière notification des Parties contractantes confirmant l'accomplissement des formalités prévues à cet effet par la législation interne.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment habilités par leur gouvernement respectif, ont signé le présent Accord.

Fait à Tallinn le 1er mars 1999, en deux exemplaires, en estonien, en chinois et en anglais, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais l'emporte.

Pour le Gouvernement de la République d'Estonie :

RAIVO VARE

Pour le Gouvernement de la République populaire de Chine :

BAO PEIDE

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1) Route sur laquelle l'entreprise désignée par le Gouvernement de la République d'Estonie exploite dans les deux sens les services convenus :

Points situés en Estonie— un point situé en Chine, dont il sera convenu ultérieurement

2) Route sur laquelle l'entreprise désignée par le Gouvernement de la République populaire de Chine exploite dans les deux sens les services convenus :

Points situés en Chine— un point situé en Estonie, dont il sera convenu ultérieurement

3) L'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes peut, sur un vol ou tous les vols, omettre à sa discrétion toute escale sur la route indiquée, à condition que le service convenu débute et se termine dans le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise.

