

No. 36786

---

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

**Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the Republic of Belarus concerning international air services transit. Hong Kong, 3 December 1999**

**Entry into force:** *3 December 1999 by signature, in accordance with article 13*

**Authentic texts:** *Belarusian, Chinese and English*

**Registration with the Secretariat of the United Nations:** *China, 5 July 2000*

---

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

**Accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de la République du Bélarus relatif aux services aériens internationaux de transit. Hong-Kong, 3 décembre 1999**

**Entrée en vigueur :** *3 décembre 1999 par signature, conformément à l'article 13*

**Textes authentiques :** *bélarussien, chinois et anglais*

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies :** *Chine, 5 juillet 2000*

[ BELARUSIAN TEXT — TEXTE BÉLARUSSIEN ]

**ПАГАДНЕННЕ**  
**паміж**  
**Урадам Асобага Адміністрацыйнага Раёна Ганконг**  
**Кітайскай Народнай Рэспублікі**  
**і**  
**Урадам Рэспублікі Беларусь**  
**аб транзіце пры міжнародных паветраных зносінах**

Урад Асобага Адміністрацыйнага Раёна Ганконг Кітайскай Народнай Рэспублікі (“Асобы Адміністрацыйны Раён Ганконг”), належным чынам унаўнаважаны заключыць сапраўднае Пагадненне Урадам Кітайскай Народнай Рэспублікі і Урад Рэспублікі Беларусь (якія называюцца далей “Дагаворныя Бакі”);

жадаючы заключыць Пагадненне з мэтай забеспячэння транзіту пры паветраных зносінах паміж Асобым Адміністрацыйным Раёнам Ганконг і Беларусью,

пагадзіліся аб наступным:

## **АРТЫКУЛ 1**

### **Азначэнні**

Для мэтай сапраўднага Пагаднення, калі кантэкстам не прадугледжана іншае:

(а) тэрмін «авіяцыйныя ўлады» абазначае ў выпадку Асобага Адміністрацыйнага Раёна Ганконг – Дырэктара грамадзянскай авіяцыі, а ў выпадку Рэспублікі Беларусь – Дзяржаўны камітэт па авіяцыі, ці , ў абодвух выпадках, любую асобу ці орган, упаўнаважаны ажыццяўляць функцыі, якія выконваюцца ў дадзены час выпойнаванымі ўладамі, ці аналагічныя функцыі ;

(б) тэрмін «авіяпрадпрыемства» абазначае –

- i. у адносінах да Асобага Адміністрацыйнага Раёна Ганконг - авіяпрадпрыемства, якое зарэгістравана і асноўнае месца дзейнасці якога знаходзіцца ў Асобым Адміністрацыйным Раёне Ганконг; ці
- ii. у адносінах да Беларусі – авіяпрадпрыемства, пераважнае права валодання і фактычны кантроль над якім належаць Ураду Рэспублікі Беларусь ці яе грамадзянам;

(в) тэрмін «тэрыторыя» ў адносінах да Асобага Адміністрацыйнага Раёна Ганконг уключае востраў Ганконг, Каулун і Новыя Тэрыторыі; а ў адносінах да Беларусі мае значэнне, якое адпавядае тэрміну «тэрыторыя» ў Артыкуле 2 Канвенцыі аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, адкрытай для падпісання ў Чыкага 7 снежня 1944 года,

(г) тэрміны «міжнародныя павятравыя зносіны», «авіяпрадпрыемства» і «спыненне з некамерцыйнымі мэтамі» маюць значэнні адпаведна нададзеныя ім у Артыкуле 96 названай Канвенцыі;

д) тэрмін “сапраўднае Пагадненне” уключае любыя напраўкі да гэтага Пагаднення.

## **АРТЫКУЛ 2**

### **Прымяненне палажэнняў Чыкагскай Канвенцыі пры міжнародных павятравых зносінах**

Пры выкананні сапраўднага Пагаднення Дагаворныя Бакі дзейнічаюць у адпаведнасці з палажэннямі Канвенцыі аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, адкрытай для падпісання ў Чыкага 7 снежня 1944 года, якая ўключае ў сябе Дадачкі і любыя папраўкі да Канвенцыі ці да гэтых Дадачак, якія адносяцца да абодвух Дагаворных Бакоў у той ступені, ў якой такія палажэнні прымяняюцца пры міжнародных павятравых зносінах.

## **АРТЫКУЛ 3**

### **Даваенне правоў**

1. Кожны Дагаворны Боц дае другому Дагаворнаму Боку наступныя правы ў адносінах да яго міжнародных павятравых зносін:

- (а) права здзейсцяць пралёт праз яго тэрыторыю без пасадкі;
- (б) права здзейсцяць прыльоткі на яго тэрыторыі з некамерцыйнымі мэтамі.

2. У выпадку, калі авіяпрадпрыемства ці авіяпрадпрыемствы аднаго Дагаворнага Боку не маюць магчымасці эксплуатаваць зносіны на звычайным маршруце з прычыны ўзброенага канфлікту, палітычных беспарадкаў ці падзей, а таксама пры ўзнікненні надзвычайных і незвычайных акалічнасцей, другі Дагаворны Бок робіць усё неабходнае, каб садзейнічаць прадаўжэнню выканання падобных зносін пасрэдствам аднаведлага часовага змянення маршрутаў.

#### **АРТЫКУЛ 4** **Мытныя пошліны**

1. Павеатраныя судны, ажыццяўляючыя міжнародныя павеатраныя зносіны авіяпрадпрыемствамі аднаго Дагаворнага Боку, іх камплекснае бартавое абсталяванне, паліва і змазачныя матэрыялы, расходныя тэхнічныя запасы, запасныя часткі, уключаючы рухавікі і бартавыя прыпасы ( уключаючы, але не абмяжоўваючыся такімі запасамі як прадукты харчавання, напоі і тытунёвыя вырабы), якія знаходзяцца на борце такіх павеатраных суднаў, вызваляюцца другім Дагаворным Бокам на аснове ўзаемнасці ад усіх мытных пошлін і збораў, акцызных падаткаў і аналагічных выплат і збораў, за выключэннем збораў, збіраемых за абслугоўванне, прадастаўляемае па прыбытку, пры ўмове што такое бартавое абсталяванне і такія другія запасы застаюцца на борце павеатранага судна.

2. Бартавое абсталяванне, паліва і змазачныя матэрыялы, расходныя тэхнічныя запасы, запасныя часткі, уключаючы рухавікі, бартавыя прыпасы (уключаючы, але не абмяжоўваючыся такімі запасамі як прадукты харчавання, напоі і тытунёвыя вырабы), бланкі авіябілетаў, транспартных дакументаў і любых друкаваных матэрыялы, якія маюць сімваліку авіяпрадпрыемства аднаго Дагаворнага Боку, а таксама звычайныя рэкламныя матэрыялы для бясплатнага распаўсюджвання авіяпрадпрыемствам, якія ўвозяцца на тэрыторыю другога Дагаворнага Боку гэтым авіяпрадпрыемствам, або ад яго імя, або ўзятыя на борг павеатранага судна, эксплуатаемага дадзеным авіяпрадпрыемствам, вызваляюцца другім Дагаворным Бокам на аснове ўзаемнасці ад усіх мытных пошлін і збораў, акцызных падаткаў і аналагічных выплат і збораў, за выключэннем збораў, збіраемых за абслугоўванне, прадастаўляемае па прыбытку, нават калі такое бартавое абсталяванне і такія другія запасы і матэрыялы прызначаны для карыстання на якой-небудзь частцы маршрута, які праходзіць над тэрыторыяй другога Дагаворнага Боку.

3. Бартавое абсталяванне і другія запасы і матэрыялы, названыя ў пунктах 1 і 2 дадзенага Артыкула, могуць быць змешчаны пад нагляд або кантроль мытных органаў другога Дагаворнага Боку.

4. Бартавое абсталяванне і другія запасы, названыя ў пункце 1 дадзенага Артыкула, могуць быць выгрузаны на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку са згоды мытных органаў гэтага Дагаворнага Боку. У гэтых выпадках такое бартавое абсталяванне і такія запасы, на аснове ўзаемнасці, вызваляюцца ад падаткаў, мытных пошлін і збораў, прадугледжаных пунктам 1 дадзенага Артыкула, да таго

часу, пакуль не будуць вывезены ў зваротным кірунку ці не атрымаюць іншага прызначэння ў адпаведнасці з мытнымі правіламі. Тым не менш, мытныя органы гэтага другога Дагаворнага Боку могуць запатрабаваць, каб такое бартавое абсталяванне і такія запасы былі змешчаны пад іх нагляд да моманту зваротнага вывазу.

5. Вызваленні, прадугледжаныя дадзеным Артыкулам, будуць таксама прымяняцца ў выпадках, калі авіяпрадпрыемства аднаго Дагаворнага Боку ўступіла ў пагадненне з другім авіяпрадпрыемствам ці авіяпрадпрыемствамі, якія ў роўнай ступені карыстаюцца падобнымі вызваленнямі, якія прадстаўлены другім Дагаворным Бокам, пагадненне аб займаў або перадачы на тэрыторыі другога Дагаворнага Боку бартавога абсталявання і другіх запасаў і матэрыялаў, названых ў пунктах 1 і 2 дадзенага Артыкула.

6. Багаж і груз, следуючы прамым транзітам праз тэрыторыю любога Дагаворнага Боку, вызваляюцца ад мытных пошлін і збораў, акцызных надаткаў і аналагічных вышлат і збораў, за выключэннем збораў, збіраемых за абслугоўванне, прадастаўляемае па прыбыццю.

#### **АРТЫКУЛ 5** **Авіяцыйная бяспека**

1. Кожны Дагаворны Бок ізноў пацвярджае, што ўзятыя ў адносінах адзін да другога абавязальствы абараняць бяспеку грамадзянскай авіяцыі ад актаў незаконнага ўмешальніцтва складае неад'емную частку сапраўднага Пагаднення. Кожны Дагаворны Бок дзейнічае, ў прыватнасці, ў адпаведнасці з палажэннямі Канвенцыі аб правапарушэннях і іншых здзейшаных актах, учыненых на борце паветранага судна, падпісанай у Токіо 14 верасня 1963 года, Канвенцыі аб барацьбе з незаконным захопам паветраных суднаў, падпісанай у Гаазе 16 снежня 1970 года, Канвенцыі аб барацьбе з незаконнымі актамі, накіраванымі супраць бяспекі грамадзянскай авіяцыі, падпісанай у Манрэале 23 верасня 1971 года і Пратаколу аб барацьбе з незаконнымі актамі пасілля ў аэрапортах, абслугоўваючых міжнародную грамадзянскую авіяцыю, падпісанага ў Манрэале 24 лютага 1988 года.

2. Кожны Дагаворны Бок аказвае па просьбе ўсю неабходную дапамогу другому Дагаворнаму Боку для прадухілення актаў незаконнага захопу грамадзянскага паветранага судна і іншых незаконных актаў, накіраваных супроць бяспекі такога паветранага судна, яго пасажыраў і экіпажа, аэрапортаў і аэранавігацыйных сродкаў, а таксама любой іншай пагрозы бяспекі грамадзянскай авіяцыі.

3. Дагаворныя Бакі ў сваіх узаемаадносінах дзейнічаюць у адпаведнасці з палажэннямі па авіяцыйнай бяспецы, ўстаноўленымі Міжнароднай арганізацыяй грамадзянскай авіяцыі і вызначанымі як дадаткі да Канвенцыі аб міжнароднай грамадзянскай авіяцыі, адкрытай для падпісання ў Чыкага 7 снежня 1944 года. Кожны Дагаворны Бок патрабуе, каб эксплуатанты паветраных суднаў іх рэгістрацыі, ці эксплуатанты паветраных суднаў, асноўнае месца працы альбо пастаяннае месца базіравання якіх знаходзіцца на іх тэрыторыі, а таксама

эксплуатанты аэрапортаў на іх тэрыторыі дзейнічалі ў адпаведнасці з такімі палажэннямі па авіяцыйнай бяспецы.

4. Кожны Дагаворны Бок пагаджаецца, што ад такіх эксплуатаантаў павятраных суднаў можа быць запатрабавана выкананне палажэнняў па авіяцыйнай бяспецы, упамянутых у пункце 3 дадзенага Артыкула, якія прадугледжваюцца другім Дагаворным Бокам для ўвахода па, вылету з, ці знаходжання на тэрыторыі гэтага другога Дагаворнага Боку.

Кожны Дагаворны Бок гарантуе эфектыўнае прымяненне належных мераў у межах яго тэрыторыі для абароны павятраных суднаў і правэркі пасажыраў, экіпажа, ручной накладкі, багажу, грузаў і бартавых запасаў да і ў час пасадкі альбо пагрузкі. Кожны Дагаворны Бок таксама добрачыліва разглядае любую просьбу другога Дагаворнага Боку аб прыняцці дапушчальных мераў бяспекі ў выніку канкрэтнай пагрозы.

5. Калі мае месца інцыдэнт ці пагроза інцыдэнту, з'яўленага з незаконным захопам грамадзянскіх павятраных суднаў альбо з другімі незаконнымі актамі, накіраванымі супроць бяспекі такіх павятраных суднаў, іх пасажыраў і экіпажа, аэрапортаў ці аэранавігацыйных сродкаў, кожны Дагаворны Бок аказвае другому Дагаворнаму Боку дапамогу шляхам аблягчэння сувязі і другіх адпаведных мераў з мэтай хуткага і бяспечнага спынення такога інцыдэнту ці яго пагрозы.

#### **АРТЫКУЛ 6**

##### **Падача статыстычных дадзеных**

Авіяцыйныя ўлады кожнага Дагаворнага Боку падаюць, па запыту, такія перыядычныя альбо іншыя статыстычныя дадзеныя, якія могуць быць абгрунтавана запатрабаваны авіяцыйнымі ўладамі другога Дагаворнага Боку з мэтай перагляду ўзроўню павятраных зносін, якія эксплуатауюцца згодна з сапраўдным Пагадненнем.

#### **АРТЫКУЛ 7**

##### **Зборы з карыстальнікаў**

1. Тэрмін "зборы з карыстальніка" абазначае зборы з авіяпрадпрыемстваў, якія ўстанаўліваюцца кампетэнтнымі паўнамоцнымі органамі альбо з дазволу такіх органаў, за даванне павятраным суднам, экіпажам, пасажырам і грузу аэрапартовых збудаванняў альбо аэранавігацыйных сродкаў, уключаючы звязаныя з гэтым віды абслугоўвання і сродкі.

2. Дагаворны Бок не збірае альбо не дазваляе збіраць з авіяпрадпрыемстваў другога Дагаворнага Боку зборы з карыстальнікаў, якія перавышаюць зборы, збіраемыя са сваіх уласных авіяпрадпрыемстваў, якія эксплуатауюць аналагічным міжнародным павятраным зносінам.

3. Кожны Дагаворны Бок заахвочвае правядзенне кансультацый па пытаннях збораў з карыстальнікаў паміж сваімі кампетэнтнымі паўнамоцнымі органамі, якія займаюцца гэтымі зборамі, і авіяпрадпрыемствамі, якія карыстаюцца абслугоўваннем і сродкамі, дадзенымі такімі органамі, якія займаюцца гэтымі

зборамі, а дзе гэта мэтазгодна, і праз упаўнаважаныя арганізацыі такіх авіяпрадпрыемстваў. Кожны Дагаворны Бок далей заахвочвае абмен адпаведнай інфармацыяй, якая тычыцца збораў з карыстальнікаў, паміж сваімі кампетэнтнымі паўнамочнымі органамі, якія займаюцца гэтымі зборамі, і такімі карыстальнікамі.

### **АРТЫКУЛ 8**

#### **Кансультацыі**

Адзін Дагаворны Бок можа ў любы час запрасіць правядзенне кансультацый па пытаннях выканання, тлумачэння, прымянення альбо змянення сапраўднага Пагаднення. Такія кансультацыі, якія могуць праводзіцца паміж авіяцыйнымі ўладамі Дагаворных Бакоў, павінны пачацца на працягу 60 дзён з даты атрымання пісьмовага запыту другім Дагаворным Бокам, калі іншае не абумоўлена Дагаворнымі Бакамі.

### **АРТЫКУЛ 9**

#### **Урэгуляванне спрэчак**

1. У выпадку ўзнікнення паміж Дагаворнымі Бакамі спрэчкі з нагоды тлумачэння ці прымянення сапраўднага Пагаднення, Дагаворныя Бакі, ў першую чаргу, будуць спрабаваць урэгуляваць яе шляхам перагавораў.

2. Калі Дагаворныя Бакі не могуць дасягнуць урэгулявання спрэчкі шляхам перагавораў, гэтая спрэчка можа быць імі перададзена на разгляд такой асобе ці органу, ў адносінах якога яны дасягнуць згоды, ці па запыту любога Дагаворнага Боку спрэчка можа быць перададзена для прыняцця рашэння ў суд, які складаецца з трох арбітраў, якія прызначаюцца наступным чынам:

(а) кожны Дагаворны Бок прызначае аднаго арбітра на працягу 30 дзён пасля атрымання запыту аб правядзенні арбітражу. На працягу 60 дзён пасля прызначэння другога з гэтых арбітраў яны, па ўзаемнай згодзе, прызначаюць трэцяга арбітра, які з'яўляецца грамадзянінам дзяржавы, займаючай, па мажлівасці, бесстароннюю пазіцыю ў гэтай спрэчцы, і выступае ў якасці Прэзідэнта арбітражнага суда;

(б) калі ў тэрміны устаноўленага вышэй нерыяда прызначэнне не была выканана, кожны Дагаворны Бок можа звярнуцца з просьбай да Прэзідэнта Рады Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі (ИКАО) выканаць у 30-дзённы тэрмін неабходныя прызначэнні. Калі Прэзідэнт з'яўляецца грамадзянінам дзяржавы, якая не можа займаць бесстароннюю пазіцыю ў гэтай спрэчцы, прызначэнне праводзіцца Віцэ-прэзідэнтам, чья кандыдатура не можа быць адвергнута на такой надставе.

3. Акрамя выпадкаў, прадугледжаных у дадзеным Артыкуле, альбо калі Дагаворнымі Бакамі не агаворана іншае, суд вызначае рамкі свіх паўнамоцтваў і ўстанаўлівае свой уласны парадак вядзення спраў. Па рашэнню суда альбо па просьбе любога Дагаворнага Боку, не пазней чым за 30 дзён пасля канчатковага прызначэння саставу суда, праводзіцца пасяджэнне па вызначэнню канкрэтных

пытанняў, якія неабходна ўраўняваць і аднаведных працэдур, якіх трэба прытрымлівацца.

4. Кожны Дагаворны Бок надае мемарандум на працягу 45 дзён ад даты канчатковага прызначэння саставу суда, калі Дагаворнымі Бакамі не агаворана інаша альбо інаша не вызначана судом. Адказы павінны быць праз 60 дзён. Суд праводзіць пасяджэнне па просьбе любога Дагаворнага Боку альбо па сваёму ўласнаму погляду на працягу 30 дзён пасля прадстаўлення адказаў.

5. Суд выносіць пісьмовае рашэнне па працягу 30 дзён пасля завяршэння пасяджэння, альбо калі пасяджэнне не праводзіцца, на працягу 30 дзён ад моманту прадстаўлення адказаў. Рашэнне прымаецца большасцю галасоў.

6. Любы Дагаворны Бок можа падаць запыт аб растлумачэнні рашэння па працягу 15 дзён пасля яго атрымання і такое тлумачэнне прадстаўляецца на працягу 15 дзён ад даты наданні надобнага запыту.

7. Рашэнне суда з'яўляецца абавязковым для Дагаворных Бакоў.

8. Кожны Дагаворны Бок аплочвае выдаткі, звязаныя з удзелам прызначанага ім арбітра ў рабоце суда. Іншыя выдаткі, якія тычацца суда, будуць падзелены пароўну паміж Дагаворнымі Бакамі, уключаючы любыя выдаткі на ўдзелу Прэзідэнта або Віцэ-Прэзідэнта Ураду Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі ў вырашэнні працэдурных пытанняў, якія выкладзены ў пункце 2(б) дадзенага Артыкула.

#### **АРТЫКУЛ 10**

##### **Унясенне змяненняў**

Унясенне любых змяненняў да сапраўднага Пагаднення, ўзгодненае паміж Дагаворнымі Бакамі, ўступае ў сілу пасля пісьмовага пацвярджэння Дагаворнымі Бакамі.

#### **АРТЫКУЛ 11**

##### **Спыненне дзеяння**

Адзін Дагаворны Бок можа ў любы час пісьмова паведаміць другому Дагаворнаму Боку аб сваім рашэнні спыніць дзеянне сапраўднага Пагаднення. Сапраўднае Пагадненне спыніць сваё дзеянне апоўнач ( у месцы атрымання паведамлення) адразу пасля заканчэння першага года з даты атрымання такога паведамлення такім другім Дагаворным Бокам, калі толькі гэта паведамленне не будзе адазвана па ўзгадненню да заканчэння гэтага тэрміну.

#### **АРТЫКУЛ 12**

##### **Рэгістрацыя ў Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі**

Сапраўднае Пагадненне і любыя наступныя напіраўкі да яго належаць рэгістрацыі ў Міжнароднай арганізацыі грамадзянскай авіяцыі.



**АРТЫКУЛ 13**  
**Уступленне ў сілу**

Сапраўднае Пагадненне ўступае ў сілу з даты яго падпісання.

У засведчанне чаго ніжэйпадпісаныя, належным чынам упаўнаважаныя сваімі адпаведнымі Урадамі, падпісалі сапраўднае Пагадненне.

Здзейснена ў двух экзэмплярах у Ганконзе « 3 » снежн 1999 года на кітайскай, беларускай і англійскай мовах, прычым усе тры тэксты маюць аднолькавую сілу. У выпадку разыходжання ў тлумачэнні сапраўднага Пагаднення, тэксту на англійскай мове аддаецца перавага.

**ЗА УРАД**  
**АСОБАГА АДМІНІСТРАЦЫЙНАГА**  
**РАЁНА ГАНКОНГ КІТАЙСКОЙ**  
**НАРОДНАЙ РЭСПУБЛІКІ**

**ЗА УРАД**  
**РЭСПУБЛІКІ БЕЛАРУСЬ**

---

Stephen IP

---

Aleksandr Ivanovitch DOSTA

中華人民共和國香港特別行政區政府和  
白俄羅斯共和國政府  
的國際民航過境協定

中華人民共和國香港特別行政區政府和白俄羅斯共和國政府的  
國際民航過境協定

中華人民共和國香港特別行政區政府和白俄羅斯共和國政府的  
國際民航過境協定

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

意欲締結一項協定，規定有關香港特別行政區和白俄羅斯之間的民航過境事宜，達成協議如下：

**第一條**

**定義**

除非另有規定，在本協定中：

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

**第二條**

**芝加哥公約內關於國際航班的條文**

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

中華人民共和國香港特別行政區政府和白俄羅斯共和國政府的  
國際民航過境協定

**第三條**

**權利的授予**

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

**第四條**

**關稅**

- (1) 對締約一方的航空公司用以提供國際航班的航機、航機上的正常設備、燃料、潤滑油、須耗用的技術補給品、包括引擎在內的零件及航機貯存品(包括但並不限於如食物、飲料、煙草等物品)，締約另一方應基於互惠原則，豁免所有關稅、消費稅及類似費用及收費，但據航機抵埗所提供服務而徵取的收費則除外。不過此等正常設備和其他物品必須留在航機上。
- (2) 對由締約一方的航空公司或其代表運進締約另一方的地區，或由該航空公司轄下航機攜備於航機上的正常設備、燃料、潤滑油、須耗用的技術補給品、包括引擎在內的零件、航機貯存品(包括但並不限於如食物、飲料、煙草等物品)、印備的機票、提貨單、任何印有該航空公司徽號的印刷品以及該航空公司免費派發的一般宣傳資料，即使此等正常設備和其他物品將於飛越該締約另一方的地區的航程任何部分時使用，締約另一方應基於互惠原則，豁免所有關稅、消費稅及類似費用及收費，但據航機抵埗所提供服務而徵取的收費則除外。
- (3) 本條第(1)及第(2)段所指的正常設備和其他物品，可能須要受締約另一方的海關當局監管。
- (4) 本條第(1)段所指的正常設備和其他物品可在締約另一方的海關當局批准下，在其地區內卸下。在此情況下，該等正常設備和其他物品應基於互惠原則，獲本條第(1)段所述的豁免，直至該等物品轉運出境，或按照海關的規例處理為止。締約另一方的海關當局可規定該等正常設備和其他物品須接受監管，直至該等物品轉運出境或按照海關的規例處理為止。
- (5) 在締約一方的航空公司已與另一間或多間航空公司就於締約另一方的地區借用或移交本條第(1)及第(2)段所規定的正常設備和其他物品作出安排的情況下，本條

中華人民共和國香港特別行政區政府和白俄羅斯共和國政府的  
國際民航過境協定

規定的豁免辦法亦將適用，惟該另一間航空公司或多間航空公司須同樣獲得該締約另一方的該等豁免。

- (6) 在締約一方地區內直接轉運的行李及貨物獲豁免關稅、消費稅及類似費用及收費，但據航機抵埗所提供服務而徵取的費用則除外。

第五條

航空安全

- (1) 締約各方重申，其對締約另一方就保障民航安全免受非法干擾所負的責任是構成本協定不可缺少的一個部分。締約各方特別須遵守一九六三年九月十四日在東京簽訂的「關於在航空器內的犯罪和其他某些行為的公約」，一九七〇年十二月十六日在海牙簽訂的「關於制止非法劫持航空器的公約」，以及一九七一年九月二十三日在蒙特利爾簽訂的「關於制止危害民用航空安全的非法行為的公約」內關於航空安全的規定。
- (2) 締約一方在接獲締約另一方要求時須向其提供一切必要的協助，防止非法劫持民用航機的行為及其他危及該等航機、航機乘客及機員、機場及飛機導航設施安全的非法行為，以及對民航安全構成的任何其他威脅。
- (3) 締約雙方在相互的關係上須遵守國際民航組織所訂適用的航空安全規定，該等規定經指定為一九四四年十二月七日在芝加哥開始簽署的「國際民航公約」的附件。締約各方須規定，締約各方登記的航機經營機構或以締約各方地區為主要營業地或永久駐地的航機經營機構，以及締約各方地區的機場經營機構，必須遵守該等航空安全規定。
- (4) 締約各方同意，該等航機經營機構在進出或留在締約另一方的地區時，或須遵守本條第(3)段所述而締約另一方規定必須遵守的航空安全規定。締約各方須確保在其地區內有效地實施足夠的措施，以保護航機，並在乘客登機或裝載貨之前及登機裝貨時檢查乘客、機員、隨身行李、行李、貨物和航機貯存品。締約各方對締約另一方為應付某項威脅而提出必須採取合理的特別安全措施的要求，亦須以諒解的態度加以考慮。
- (5) 倘若發生非法劫持民用航機的事件或威脅，或其他危及民用航機、航機乘客和機員、機場或飛機導航設施安全的非法行為，締約各方須向締約另一方提供協助，以便可盡速使用通訊聯絡及其他為迅速及安全地終止上述事件或威脅而採取的適當措施。

中華人民共和國香港特別行政區政府和白俄羅斯共和國政府的  
國際民航過境協定

**第六條**

**提供統計資料**

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

**第七條**

**使用費**

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

**第八條**

**協商**

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

**第九條**

**解決爭端**

- (1) 倘若締約雙方就本協定的詮釋或應用方面發生任何爭端，雙方應首先設法通過談判解決。
- (2) 若締約雙方不能通過談判來解決爭端，該項爭端可以交由雙方同意的人士或團體處理，或在締約一方的要求下，交由一個由三名仲裁員組成的審裁團決定，審裁團的組成方式如下：

中華人民共和國香港特別行政區政府和白俄羅斯共和國政府的  
國際民航過境協定

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

## 第十條

### 修訂

締約雙方同意對本協定所作的任何修訂，在締約雙方以書面確認後，即告生效。

## 第十一條

### 終止協定

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

中華人民共和國香港特別行政區政府和白俄羅斯共和國政府的  
國際民航過境協定

**第十二條**

**向國際民航組織登記**

本協定及對本協定所作的任何修訂必須向國際民航組織登記。

**第十三條**

**生效日期**

本協定在簽署之日起生效。

下列代表，經其各自政府正式授權，已在本協定上簽字為證。

本協定於一九九九年十二月三日在香港簽訂，共兩份，每份均用英文、中文及白俄羅斯文寫成，三種文本具有同等效力。倘若詮釋本協定時有分歧，須以英文本為準。

中華人民共和國  
香港特別行政區政府代表：

白俄羅斯共和國  
政府代表：

葉澍堃

Aleksandr Ivanovitch DOSTA



中華人民共和國香港特別行政區政府和白俄羅斯共和國政府的  
國際民航過境協定

中華人民共和國香港特別行政區行政長官

董建華先生：

我謹通知你，中央人民政府授權香港特別行政區政府締結《中華人民共和國香港特別行政區政府和白俄羅斯共和國政府國際民航過境協定》。

順致敬意。

中華人民共和國國務院  
副總理兼外交部長  
錢其琛

一九九七年十月二十一日於中

[ 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 REPUBLIC OF BELARUS CONCERNING INTERNATIONAL AIR SERVICES TRANSIT

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

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

Have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

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

(a) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Director of Civil Aviation, and in the case of Belarus, the State Aviation Committee, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

(b) the term "airline" means

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

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

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

(d) the terms "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the said Convention;

(e) the term "this Agreement" includes any amendments to this Agreement.

*Article 2. Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services*

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Conven-

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

*Article 3. Grant of Rights*

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

- (a) the right to fly across its area without landing;
- (b) the right to make stops in its area for non-traffic purposes.

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

*Article 4. Customs Duties*

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

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

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

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

Party may however require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such time.

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

(6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges with the exception of charges corresponding to services performed on arrival.

*Article 5. Aviation Security*

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

(2) Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party

by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

*Article 6. Provision of Statistics*

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the level of services operated under this Agreement to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

*Article 7. User Charges*

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

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

(3) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

*Article 8. Consultation*

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

*Article 9. Settlement of Disputes*

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

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

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

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

(b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

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

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

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

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

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

#### *Article 10. Amendment*

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

#### *Article 11. Termination*

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

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

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

*Article 13. Entry into Force*

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

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

Done, in duplicate at Hong Kong this 3rd day of December 1999 in the English, Chinese and Belarussian languages, all three texts being equally authoritative. In case of divergence in interpretation of this Agreement, the English language text shall prevail.

For the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China:

STEPHEN IP

For the Government of Republic of Belarus:

ALEKSANDR IVANOVITCH DOSTA

[TRANSLATION - TRADUCTION]

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

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

Désireux de conclure un accord en vue de fournir des services aériens de transit entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et le Bélarus,

Sont convenus de ce qui suit:

*Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte appelle une autre interprétation:

a) l'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, du Directeur de l'Aviation civile, et dans celui de la République du Bélarus, du Comité d'État pour l'aviation, ou dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à exercer les fonctions qui relèvent actuellement des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) l'expression "entreprise de transport aérien" s'entend:

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

ii. dans le cas du Bélarus, d'une entreprise de transport aérien dont une part importante de la propriété et du contrôle effectif sont entre les mains du Gouvernement de la République du Bélarus ou de ses ressortissants;

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

d) les expressions "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur attribue l'Article 96 de ladite Convention;

e) l'expression "le présent Accord" s'entend aussi de tout amendement apporté au présent Accord.



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

Dans la mise en oeuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris celles de ses Annexes et de tout amendement qui serait apporté à la Convention ou à ses Annexes et qui s'appliquerait aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

*Article 3. Octroi de droits*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux:

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

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

*Article 4. Droits de douane*

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

2. Les équipements normaux, les combustibles, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), les billets imprimés, les feuilles de route, les documents imprimés revêtus de l'emblème d'une entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes et les documents publicitaires usuels distribués gratuitement par ladite entreprise, introduits dans la zone de l'autre Partie contractante par ou pour le compte de cette entreprise ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise de transport aérien, sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires, à l'exception des redevances correspondant à des

services fournis à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la zone de l'autre Partie contractante.

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

4. L'équipement normal et les autres équipements et approvisionnements visés au paragraphe 1 du présent article peuvent être déchargés dans la zone de l'autre Partie contractante avec l'accord des autorités douanières de cette autre Partie contractante. 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, effectuée conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette autre Partie contractante peuvent cependant exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment-là.

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

6. Les bagages et les marchandises en transit direct dans la zone d'une Partie contractante sont exonérés des droits de douane, droits d'accise et frais similaires, sauf lorsqu'il s'agit de frais correspondant à des services fournis à l'arrivée.

#### *Article 5. Sécurité aérienne*

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a envers l'autre Partie contractante de protéger la sûreté de l'aviation civile contre toutes interventions illicites fait partie intégrante du présent Accord. Chaque Partie contractante agit en particulier, conformément aux dispositions de la sécurité de l'aviation 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 des 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, signée 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 leur équipage, 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 dispositions applicables en matière de sécurité aérienne, arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chaque Partie contrac-

tante exige des exploitants d'aéronefs immatriculés sous son pavillon, des exploitants d'aéronefs dont l'établissement commercial principal ou le domicile est situé dans sa zone, ainsi que des exploitants d'aéroports situés dans sa zone, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante est convenue qu'il peut être exigé de ses exploitants d'aéronefs qu'ils respectent les mesures de sécurité aérienne visées au paragraphe 3 du présent article et imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou le séjour dans sa zone, ou le départ de cette zone. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante accueille également avec bienveillance toute demande que peut lui adresser l'autre Partie contractante afin qu'elle prenne les mesures de sécurité spéciales raisonnables en cas de menace particulière.

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

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

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

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

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

2. Une Partie contractante n'impose pas ou ne permet pas que soient imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises de transport aérien exploitant des services aériens internationaux similaires.

3. Chaque Partie contractante encourage la concertation concernant les redevances d'usage entre ses autorités responsables de la perception de ces redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par ces autorités, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toutes propositions de modification des redevances d'usage sont

communiquées aux usagers avec un délai de préavis raisonnable pour leur permettre d'exprimer leur opinion avant que les modifications entrent en vigueur. Chaque Partie contractante encourage en outre ses autorités compétentes en matière de redevances et les usagers à échanger les informations utiles concernant les redevances d'usage.

#### *Article 8. Consultations*

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

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

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

2. Si elles ne parviennent pas à régler le différend par voie de négociations, les Parties contractantes peuvent le soumettre à la décision d'une personne ou d'un organisme choisi par elles à l'amiable ou, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, à la décision d'un tribunal de trois arbitres constitué comme suit:

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

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

3. Sous réserve des dispositions du présent article, ou à moins que les Parties contractantes en conviennent autrement, le tribunal arbitral détermine l'étendue de sa compétence et arrête lui-même son règlement. Sur l'instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence doit être réunie au plus tard dans les 30 jours à compter de la constitution du tribunal afin de déterminer les questions à soumettre à l'arbitrage et les règles précises à suivre.

4. A moins que les Parties contractantes en conviennent autrement, ou que le tribunal ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante dépose un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la date de la constitution du tribunal. Les répliques doivent avoir été déposées 60 jours plus tard. A la demande de l'une ou l'autre des Parties contrac-

tantes, ou de sa propre initiative, le tribunal tient audience dans les 30 jours qui suivent la date du dépôt obligatoire des répliques.

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

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

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

8. Chaque Partie contractante prend en charge les frais de l'arbitre qu'elle désigne. Les autres dépenses du tribunal sont divisées en parts égales entre les Parties contractantes, y compris toutes dépenses encourues 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 10. Amendement*

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

#### *Article 11. Dénonciation*

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

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

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

#### *Article 13. Entrée en vigueur*

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

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

Fait en double exemplaire à Hong Kong le 3 décembre 1999 en langues anglaise, chinoise et biélorussienne, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence quant à l'interprétation du présent Accord, le texte en langue anglaise l'emporte.

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

STEPHEN IP

Pour le Gouvernement de la République du Bélarus:

ALEKSANDR IVANOVITCH DOSTA