

**No. 37260**

---

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

**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  
Lithuania concerning international air services transit. Hong Kong, 30 June 1998**

**Entry into force: 7 July 2000 by notification, in accordance with article 13**

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

**Registration with the Secretariat of the United Nations: China, 8 February 2001**

---

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

**Accord relatif aux services aériens interuatiouanx de transit entre le Gouvernement  
de la Région administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire  
de Chine et le Gouvernement de la République de Lituanie. Hong-Kong, 30 juin  
1998**

**Entrée en vigueur : 7 juillet 2000 par notification, conformément à l'article 13**

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

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Chine, 8 février 2001**

[ CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS ]

中華人民共和國香港特別行政區政府和立陶宛共和國政府的  
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，和立陶宛共和國政府(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立陶宛共和國之間的民航過境事宜，達成協議如下：

第一條

定義

除非另有規定，在本協定中：

- (a) 「航空當局」在香港特別行政區方面指民航處處長，在立陶宛共和國方面則指運輸部，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) 在立陶宛共和國方面指一間其主要所有權及有效管理權是屬於立陶宛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；在立陶宛共和國方面，則採納一九四四年十二月七日在芝加哥開始簽署的國際民航公約內第二條有關「領土」的定義；
- (d) 關於「國際航班」、「航空公司」及「非運輸業務性經停」等名詞，分別採納上述公約內第九十六條所載的定義；
- (e) 「本協定」包括本協定的修訂條文。

第二條

芝加哥公約內關於國際航班的條文

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

### 第三條

#### 權利的授予

- (1) 締約一方授予締約另一方的國際航班下列權利：
  - (a) 只飛越其領空而不著陸的權利；
  - (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適當的臨時安排，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，以及並非該航機抵埗所提供服務的成本而徵收的類似費用及收費，不過此等正常設備和其他物品必須留在航機上。
- (2) 對由締約一方的航空公司或其代表運進締約另一方的地區、或由該航空公司轄下航機備於航機上的正常設備、燃料、潤滑油、須耗用的技術補給品，包括引擎在內的零件、航機貯存品(包括但並不限於如食物、飲料、煙草等物品)、印備的機票、提貨單、任何印有該航空公司徽號的印刷品以及該航空公司免費派發的一般宣傳資料，即使此等正常設備和其他物品將於飛越該締約另一方的地區的航程任何部分時使用，締約另一方應基於互惠原則，豁免所有關稅、消費稅，以及並非該航機抵埗所提供服務的成本而徵收的類似費用及收費。
- (3) 本條第(1)及第(2)段所指的正常設備和其他物品，可能須要受締約另一方的海關當局監督。
- (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，暨本條第(1)段所述的豁免，直至該等物品轉運出境，或按照海關的規例處理為止。締約另一方的海關當局可規定該等正常設備和其他物品須接受監管，直至該等物品轉運出境或按照海關的規例處理為止。
- (5) 在締約一方的航空公司已與另一間或多間航空公司就於締約另一方的地區借用或移交本條第(1)及第(2)段所規定的正常設備和其他物品作出安排的情況下，本條

規定的豁免辦法亦將應用，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 方地區內直接轉機的乘客，以及直接轉運的行李與貨物並無離開為過境而設的機場範圍時，只須接受簡單的管制，但在執行涉及航空安全的措施時則例外。直接轉運的行李及貨物將獲豁免關稅及其他類似的稅項。

## 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請求，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網絡及其他為迅速及安全地終止上述事件或威脅而採取的適當措施。

**第六條**

**提供統計資料**

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

**第七條**

**使用費**

- (1) 「使用費」一詞是指主管當局向航空公司收取或准許收取的費用，作為為飛機、機員、乘客及貨物提供機場建築物或設施、或空中導航設施，以及有關連的服務及設施的費用。
- (2) 締約一方對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，就使用費事宜交換適當資料。可以的話，該等收費當局須把使用費更改事宜預先通知該等使用者，以便使用者可以表達意見。

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

- (a) 在接獲仲裁要求後三十日內，締約的每一方須各自委任一名仲裁員。在第二名仲裁員委任後六十日內，已獲委任的兩名仲裁員經雙方同意後，須委任一名在該項爭端中可視為中立的國家的公民為第三名仲裁員，並由該第三名仲裁員出任審裁團的主席；
- (b) 若在上述規定的期限內未能委任任何仲裁員，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，而此國家在爭端中不能視為中立，仲裁員須由沒有因上述理由而失去資格的最資深的副主席委任。
- (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自行決定。在審裁團發出指示或締約一方的要求下，必須於審裁團正式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。在答辯限期屆滿後三十日內，如締約一方提出要求，或審裁團的情況決定有需要時，審裁團須進行聆訊。
- (5) 審裁團須按法在聆訊結果後三十日內，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。

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

…俟締約雙方換文通知對方已完成各自為施行本協定而必須辦妥的一切法律規定事項，本協定即告生效。有關日期以接獲最後通知日期為準。

下列代表，經其各自政府正式授權，已在本協定上簽字為證。

本協定於一九九八年六月三十日在香港簽訂，共兩份，每份均用英文、中文及立陶宛文寫成，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  
葉樹鏗

立陶宛共和國政府代表  
Arimantas RAČKAUSKAS

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立陶宛共和國政府民航過境協定》。

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

一九九七年八月六日於北京



[ 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 LITHUANIA CONCERNING INTERNATIONAL AIR SERVICES TRANSIT

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

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

Have agreed as follows:

*Article 1. Definitions*

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

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

(b) the term "airline" means:

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

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

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

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

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

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

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

*Article 3. Grant of Rights*

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

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

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

*Article 4. Customs Duties*

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

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

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

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

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

(6) Passengers, baggage and cargo in direct transit across the area of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, except in relation to measures dealing with aviation security, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs and other similar duties.

#### *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 its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities to exchange appropriate information concerning user charges and, where possible, such authorities shall accord advance notice of changes in charges in order that such users may be able to express their views.

#### *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 as soon as the two Contracting Parties have notified each other by exchange of notes that all their respective legal requirements, necessary for the entry into force of this Agreement, have been completed. The relevant date shall be the day on which the last notification is received.

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

Done, in duplicate at Hong Kong this 30th day of June 1998 in the English, Chinese and Lithuanian languages, all three texts being equally authoritative. In the 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 the Republic of Lithuania:

ARIMANTAS RACKAUSKAS

[ LITHUANIAN TEXT — TEXTE LITUANIEN ]

**KINIJOS LIAUDIES RESPUBLIKOS HONG KONGO  
SPECIALIOJO ADMINISTRACINIO REGIONO VYRIAUSYBĖS  
IR LIETUVOS RESPUBLIKOS VYRIAUSYBĖS**

**SUTARTIS**

**DĖL TRANZITINIO TARPTAUTINIO ORO SUSISIEKIMO**

Kinijos Liaudies Respublikos Hong Kongo specialiojo administracinio regiono Vyriausybė, ("Hong Kongo specialusis administracinis regionas") tinkamai įgaliota Kinijos Liaudies Respublikos Vyriausybės sudaryti šią Sutartį ir Lietuvos Respublikos Vyriausybė (toliau vadinamos Susitariančiomis šalimis),

Siekdamos sudaryti Sutartį dėl tranzitinio oro susisieki mo tarp Hong Kongo specialiojo administracinio regiono ir Lietuvos Respublikos,

Susitarė:

**1. STRAIPSNIS**

**Savokos**

Šioje Sutartyje, jei kontekste nenumatyta kitaip:

- a) terminas "aeronautikos vadovybė" reiškia Hong Kongo specialiojo administracinio regiono atveju - *Civilinės aviacijos direktorių ir Lietuvos Respublikos atveju - Susisiekimo ministeriją arba abiem atvejais - bet kurį asmenį, arba instituciją, įgaliotą vykdyti minėtų vadovybių šiuo metu vykdomas arba panašias funkcijas;*
- b) terminas "aviakompanija" reiškia -
  - i. Hong Kongo specialiojo administracinio regiono atveju - aviakompanija, kuri yra įregistruota kaip juridinis asmuo ir pagrindinė jos veiklos vieta yra Hong Kongo specialiajame administraciniame regione;
  - ii. Lietuvos Respublikos atveju - aviakompanija, kurios didžioji turto dalis ir veiksminga kontrolė priklauso Lietuvos Respublikos Vyriausybei arba jos piliečiams;

- c) terminas "veikimo sritis" - Hong Kongo specialiojo administracinio regiono atžvilgiu apima Hong Kongo salą, Kowluną ir Naująsias Teritorijas, o Lietuvos Respublikos atžvilgiu reiškia terminą "teritorija", apibrėžtą Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos, pradėtos pasirašyti Čikagoje 1944 m. gruodžio 7 d., 2 straipsnyje;
- d) terminai "tarptautinis oro susisiekimas", "aviakompanija" ir "nutūpimas nekomerciniais tikslais" turi reikšmes, atitinkamai apibrėžtas minėtos Konvencijos 96 straipsnyje;
- e) terminas "ši Sutartis" - apima visus šios Sutarties pakitimus.

## **2 STRAIPSNIS**

### **Čikagos Konvencijos sąlygos, taikomos tarptautiniam oro susisiekimui**

Igyvendindamos šią Sutartį, Susitariančios šalys turi laikytis Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos, pradėtos pasirašyti Čikagoje 1944 m. gruodžio 7 d., bei šios Konvencijos Priedų, taip pat Konvencijos ir jos Priedų pakeitimų sąlygų taikomų abiem Susitariančiom šalim, kiek šios sąlygos yra taikytinos tarptautiniam oro susisiekimui.

## **3 STRAIPSNIS**

### **Tiesių suteikimas**

1) Viena Susitarianči šalis suteikia kitai Susitariančiai šaliai šias tarptautinio oro susisiekimo teises:

- a) nenustupiant perskristi jos teritoriją;
- b) nutūpti jos teritorijoje nekomerciniais tikslais.

2) Jei dėl ginkluoto konflikto, politinių neramumų ar pasikeitimų, arba esant specialioms ir ypatingoms aplinkybėms, vienos Susitariančios šalies aviakompanija negali vykdyti susisiekimo įprastais maršrutais, kita Susitarianči šalis stengsis palengvinti tolesnį šio susisiekimo vykdymą, atitinkamai laikinai pertvarkydama maršrutus.

## **4 STRAIPSNIS**

### **Muftai**

1) Vienos Susitariančios šalies orlaivius, vykdančius tarptautinį oro susisiekimą, jų nuolatinę įrangą, degalus, tepalus, suvartojamas technines atsargas, atsargines dalis, įskaitant variklius ir orlaivio atsargas (taip pat neribotą kiekį maisto, gėrimų ir tabako gaminių), esančias šiuose orlaiviuose, kita Susitarianči šalis lygiateisiškumo pagrindu turi



atleisti nuo visų muitų, akcizo mokesčių ir kitų panašių mokesčių bei rinkliavų, nepagrįstų paslaugų suteikimo atvykstant, bet su sąlyga, kad ši nuolatinė įranga ir kitos atsargos lieka orlaivyje.

2) Nuolatinę įrangą, degalus, tepalus, suvartojamas technines atsargas, atsargines dalis, įskaitant variklius, orlaivio atsargas (įskaitant, bet neribojant tokių gaminių kaip maistas, gėrimai ir tabako gaminiai), spausdintus bilietus, važtaraščius, visą spausdintą medžiagą, turinčią vienos Susitariančios šalies aviakompanijos ženklus, ir įprastą reklaminę medžiagą, kurią ši aviakompanija platina nemokamai, įvežtą į kitos Susitariančios šalies teritoriją šios arba šiai aviakompanijai arba paimtą į šios aviakompanijos orlaivį, kita Susitarianči šalis abipusiai pagrindais atleidžia nuo visų muitų, akcizo mokesčių ir panašių mokesčių bei rinkliavų, nesusiįusių su paslaugų teikimu atvykstant, net jei ši nuolatinė įranga ir kitos atsargos yra naudojamos bet kurioje dalyje kelionės, vykdomos per kitos Susitariančios šalies teritoriją.

3) Nuolatinę įrangą ir kitus daiktus, minimus šio straipsnio 1 ir 2 punktuose, gali būti pareikafauta pateikti kitos Susitariančios šalies muitinės priežiūrai arba kontrolei.

4) Nuolatinė įranga ir kitos atsargos, minimos šio straipsnio 1 punkte, gali būti iškrautos kitos Susitariančios šalies teritorijoje jos muitinei leidus. Šiuo atveju minėtai įrangai ir atsargoms abipusiai taikoma lengvata, numatyta šios straipsnio 1 punkte, kol jos bus išvežtos atgal arba kitaip panaudotos pagal muitinės taisykles. Tačiau, šios Susitariančios šalies muitinė gali reikalauti tam laikui minėtą įrangą ir atsargas pateikti jos priežiūrai.

5) Šiame straipsnyje numatytos lengvatos taip pat taikomos tais atvejais, kai vienos Susitariančios šalies aviakompanija yra susitarusi su kita aviakompanija ar aviakompanijomis paskolinti arba perduoti kitos Susitariančios šalies teritorijoje nuolatinę įrangą ir kitas atsargas, numatytas šio straipsnio 1 ir 2 punktuose, su sąlyga, kad ši kita aviakompanija ar aviakompanijos naudojami tokiomis pat pastarosios Susitariančios šalies suteiktomis lengvatomis.

6) Keleiviai, bagažas ir kroviny, vežami tiesioginiu tranzitu per vienos iš Susitariančių šalių teritoriją ir nepaliekantys šiam tikslui skirtos oro uosto teritorijos, turi pereiti tik supaprastintą kontrolę, išskyrus saugumo priemonių taikymo atvejus. Bagažas ir kroviniai, vežami tiesioginiu tranzitu, atleidžiami nuo muitų ir kitų panašių mokesčių.

## 5 STRAIPSNIS

### Aviacinis saugumas

1) Kiekviena Susitarianči šalis dar kartą patvirtina, kad jos įsipareigojimai kiti Susitariančiai šaliai ginti civilinę aviaciją nuo neteisėtų veiksmų yra sudedamoji šios Sutarties dalis. Abi Susitariančios šalys ypač veiks pagal aviacinio saugumo reikalavimus, numatytus Konvencijoje dėl nusikaltimų ir tam tikrų kitų veiksmų, padarytų orlaivyje, pasirašytoje Tokijyje 1963 m. rugsėjo 14 d., Konvencijoje dėl kovos su neteisėtu orlaivių pagrobimu, pasirašytoje Hagoje 1970 m. gruodžio 16 d., ir Konvencijoje dėl kovos su neteisėtais veiksmais prieš civilinę aviacijos saugumą, pasirašytoje Monrcahyje 1971 m. rugsėjo 23 d.

2) Viena Susitariančiai šalis, paprašyta, turi suteikti visokeriopą reikiamą pagalbą kitai Susitariančiai šaliai, siekiant išvengti neteisėto orlaivio pagrobimo ir kitų neteisėtų veiksmų prieš šiuos orlaivius, jų keleivius ir įgulus, oro uostus ir oro navigacijos įrangą, taip pat kilus bet kuriai kitai grėsmei civilinės aviacijos saugumui.

3) Susitariančios šalys, tarpusavio santykiuose veiks pagal taikytinas aviacinio saugumo sąlygas, nustatytas Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos ir numatytas Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos, pradėtos pasirašyti Čikagoje 1944 m. gruodžio 7 d., pradžioje. Abi Susitariančios šalys turi reikalauti, kad jų rejestro orlaivių naudotojai, naudotojai, kurių pagrindinė veiklos vieta arba nuolatinė gyvenamoji vieta yra jų teritorijoje, taip pat jų teritorijoje esančių oro uostų naudotojai veiktų pagal minėtas aviacinio saugumo sąlygas.

4) Abi Susitariančios šalys sutinka, kad šių orlaivių naudotojų gali reikalauti laikytis aviacinio saugumo sąlygų, numatytų šio straipsnio 3 punkte, kurias kita Susitarianči šalis taiko avyliniui, išvykimui arba buvimui jos teritorijoje. Kiekviena Susitarianči šalis turi užtikrinti, kad jos teritorijoje būtų veiksmingai taikomos atitinkamos priemonės orlaiviams apsaugoti bei keleiviams, įguloms, rankiniam bagažui, bagažui, kroviniams ir orlaivio atsargoms patikrinti prieš įlaipinimą ar pakrovimą ir įlaipinant ar pakraunant arba jų metu. Kiekviena Susitarianči šalis taip pat turi palankiai atsivėlgiti į bet kurį kitos Susitariančios šalies prašymą taikyti pagrįstas specialias saugumo priemones kilus konkrečiai grėsmei.

5) Įvykus incidentui arba kilus grėsmei, susijusiai su neteisėtu civilinio orlaivio pagrobimu arba kitais neteisėtais veiksmais prieš šių orlaivių, jų keleivius ar įgulus, oro uostų ar oro navigacijos įrangos saugumą, viena Susitarianči šalis turi padėti kitai Susitariančiai šaliai, palengvindama ryšį ir imdamasi kitų atitinkamų priemonių, įgalinančių greitai ir saugiai likviduoti šį incidentą arba jo grėsmę.

## **6 STRAIPSNIS**

### **Statistinės sąlygos**

Kiekvienos Susitariančios šalies aeronautikos vadovybės, paprašytos, turi pateikti kitos Susitariančios šalies aeronautikos vadovybei periodinius arba kitus statistinius duomenis, kurių gali pagrįstai prirėikti siekiant apžvelgti pagal šią Sutartį vykdomo susisiekimo apimtį.

## **7 STRAIPSNIS**

### **Naudotojo rinkliavos**

1) Terminas "naudotojo rinkliava" reiškia rinkliavą, kurią kompetentinga institucija ima arba leidžia imti iš aviakompanijų už naudojimąsi oro uosto nuosavybe ar įranga arba oro navigacijos įranga, įskaitant su tuo susijusias paslaugas ir įrangą orlaiviams, jų įguloms, keleiviams ir kroviniams.

2) Susitarianti šalis neims arba neleis imti iš kitos Susitariančios šalies aviakompanijų naudotojo rinkliavų, didesnių už tas, kurios imamos iš savų aviakompanijų, atliekančių tokį patį tarptautinį oro susisiekimą.

3) Kiekviena Susitarianti šalis skatins kompetentingas rinkliavų rinkimo institucijas ir aviakompanijas, besinaudojančias šių institucijų teikiamomis paslaugomis ir įranga, keistis atitinkama informacija dėl naudotojo rinkliavų, ir, esant galimybei, tokios institucijos privalo iš anksto suderinti pranešimus apie rinkliavų pakeitimus, kad naudotojai galėtų pareikšti savo požiūrį.

## **8 STRAIPSNIS**

### **Konsultacijos**

Viena Susitarianti šalis gali bet kuriuo metu pareikalauti konsultacijų dėl šios Sutarties įgyvendinimo, interpretavimo, taikymo arba pakeitimo. Šios konsultacijos, galinčios vykti tarp Susitariančių šalių aeronautikos vadovybių, turi prasidėti per 60 dienų nuo tos dienos, kai kita Susitarianti šalis gavo minėtų raštišką reikalavimą, jei Susitariančios šalys nesusitaria kitaip.

## **9 STRAIPSNIS**

### **Ginču sprendimas**

1) Jei tarp Susitariančių šalių kyla koks nors ginčas dėl šios Sutarties aiškinimo arba taikymo, Susitariančios šalys pirmiausia turi mėginti jį išspręsti derybomis.

2) Jei Susitariančios šalys ginčo neišsprendžia derybomis, jos gali jį perduoti asmeniui arba institucijai, dėl kurių jos gali susitari arba, Susitariančiai šaliai reikalaujant, turi perduoti spręsti trijų arbitrų trečiųjų teismui, kuris sudaromas tokia tvarka:

a) kiekviena Susitarianti šalis per 30 dienų nuo reikalavimo spręsti ginčą trečiųjų teisme gavimo dienos, turi paskirti po vieną arbitrą. Ginčo atžvilgiu neutralios valstybės pilietis, kuris veikia kaip trečiųjų teismo pirmininkas, paskiriamas trečiuoju arbitru pirmųjų dviejų arbitrų susitarimu per 60 dienų nuo antrojo arbitro paskyrimo;

b) jei per nurodytus terminus nepadaromas bet kuris paskyrimas, Susitarianti šalis gali paprašyti Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Tarybos prezidento per 30 dienų padaryti reikiamus paskyrimus. Jei prezidentas nusprendžia, kad jis yra pilietis valstybės, kuri negali būti neutrali ginčo atžvilgiu, paskyrimus turi atlikti vyriausiasis viceprezidentas, nenušalintas minėtu pagrindu.

3) Išskyrus šiame straipsnyje toliau numatytus atvejus arba, jeigu Susitariančios šalys nesusitaria kitaip, trečiųjų teismas turi apibrėžti savo jurisdikcijos ribas bei nustatyti savo procedūras. Trečiųjų teismo nurodymu arba Susitariančios šalies prašymu, ne vėliau kaip per 30 dienų nuo galutinio trečiųjų teismo sudarymo, surengiamas posėdis, kuriame tiksliai apibrėžiami svarstyti klausimai ir nustatomos specialios procedūros, kurių bus laikomasi.

4) Jei Susitariančios šalys nesusitaria kitaip arba trečiųjų teismas kitaip nenurodo, kiekviena Susitarianči šalis per 45 dienas nuo trečiųjų teismo galutinio sudarymo dienos turi pateikti memorandumą. Atsiliepimai pateikiami per kitas 60 dienų. Trečiųjų teismas Susitariančios šalies reikalavimu arba savo nuožiūra turi pradėti svarstymą per 30 dienų nuo tada, kai atsiliepimai turėjo būti gauti.

5) Trečiųjų teismas turi stengtis per 30 dienų nuo svarstymo dienos arba, jei svarstymo nebuvo - per 30 dienų po atsiliepimų pateikimo, padaryti raštišką sprendimą. Sprendimas priimamas balsų dauguma.

6) Susitariančios šalys per 15 dienų po jo gavimo gali pareikalauti sprendimo paaiškinimo ir toks paaiškinimas turi būti duodamas per 15 dienų nuo reikalavimo gavimo dienos.

7) Trečiųjų teismo sprendimas privalomas Susitariančioms šalims.

8) Kiekviena Susitarianči šalis apmoka savo paskirto arbitro išlaidas. Kitas trečiųjų teismo išlaidas, taip pat ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos Tarybos prezidento arba viceprezidento išlaidas, susijusias su šio straipsnio 2 punkto "b" papunktyje numatytų procedūrų vykdymu, Susitariančios šalys pasidalina po lygiai.

## **10 STRAIPSNIS**

### **Pakeitimai**

Visi šios Sutarties pakeitimai, dėl kurių susitarė Susitariančios šalys, įsigalioja, kai Susitariančios šalys tai patvirtina raštiškai.

## **11 STRAIPSNIS**

### **Nutraukimas**

Viena Susitarianči šalis bet kuriuo metu raštu gali pranešti kitai Susitariančiai šaliai apie savo sprendimą nutraukti šią Sutartį. Ši Sutartis netenka galios vidurnaktį (pranešimo gavimo vietoje) prieš sueinant vieneriems metams kai pranešimą gavo kita Susitarianči šalis, jei šis pranešimas, prieš pasibaigiant minėtam terminui, neatšaukiamas susitarimų.

## **12 STRAIPSNIS**

### **Registravimas Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje**

Ši Sutartis ir bet kurie jos pakeitimai turi būti įregistruoti Tarptautinėje civilinės aviacijos organizacijoje.

## **11 STRAIPSNIS**

### **Įsigaliojimas**

Ši Sutartis įsigalios, kai Susitariančios šalys pasikeisdamos noromis praneš viena kitai, kad įvykdyti visi jų atitinkami teisės reikalavimai, būtini Sutarties įsigaliojui. Atitinkama data bus diena, kai gautas paskutinis pranešimas.

Patvirtindami tai, savo atitinkamų Vyriausybių įgaliojimi, pasirašė šią Sutartį.

Sudaryta Hong Konge 1998m. birželio 30 d. dviem egzemplioriais kinų, lietuvių ir anglų kalbomis, visi trys tekstai turi vienodą galią. Šios Sutarties skirtingos interpretacijos atveju vadovaujamosi tekstu anglų kalba.

Kinijos Liaudies Respublikos  
Hong Kongo specialiojo  
administracinio regiono  
Vyriausybės vardu:

Stephen IP

Lietuvos Respublikos  
Vyriausybės vardu:

Arimantas RAČKAUSKAS

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

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

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 par le Gouvernement de la République populaire de Chine à conclure le présent Accord, et le Gouvernement de la République de Lituanie (ci-après dénommés les Parties contractantes),

Désireux de conclure un accord afin d'établir des services de transit aérien entre la Région administrative spéciale de Hong-Kong et la République de Lituanie,

Sont convenus de ce qui suit:

*Article premier. Définitions*

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

(a) l'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong-Kong, du Directeur de l'Aviation civile et, dans le cas de la République de Lituanie, du Ministère des transports, ou, dans les deux cas, de toute personne ou organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités ou des fonctions semblables ;

(b) l'expression "entreprise de transport aérien " désigne :

(i) dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong-Kong, une entreprise de transport aérien créée et ayant son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong-Kong ; ou

(ii) dans le cas de la République de Lituanie, une entreprise de transport aérien en grande partie détenue et effectivement contrôlée par le Gouvernement de la République de Lituanie ou par 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 de Lituanie, 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 " comprend tous les amendements éventuels au présent Accord.

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

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

*Article 3. Octroi des droits*

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

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

(2) Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques, ou encore de circonstances particulières et exceptionnelles, une entreprise de l'une des Parties contractantes ne se trouve pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire normal, l'autre Partie contractante fera 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 d'une Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, leur carburant, leurs lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange y compris les moteurs, ainsi que leurs provisions de bord (y compris, quoique non exclusivement, les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs seront exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise ainsi que de redevances et frais similaires non basés sur le coût des services fournis à l'arrivée, sous réserve que ces équipements normaux et autres approvisionnements restent à bord des aéronefs.

(2) Les équipements normaux, le carburant, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange y compris les moteurs et les provisions de bord (y compris, quoique non exclusivement, les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), les stocks de billets imprimés, les lettres de transport aérien, tout imprimé portant la raison sociale d'une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante et tous imprimés publicitaires normaux distribués gratuitement par ladite entreprise, introduits dans la zone de l'autre Partie contractante par ou pour le compte de ladite entreprise de transport aérien ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par cette entreprise de transport aérien seront exemptés, par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût des prestations de service à l'arrivée, même si ces équipements normaux et ces approvisionne-

ments doivent être utilisés ou consommés sur toute partie du survol de la zone de l'autre Partie contractante.

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

(4) L'équipement normal ainsi que les autres équipements et approvisionnements visés au paragraphe (1) du présent article pourront être déchargés dans la zone de l'autre Partie contractante avec l'accord des autorités douanières de cette dernière. Dans ce cas, ils bénéficieront, sur la base de la réciprocité, des exonérations visées 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 ladite autre Partie contractante pourront cependant exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment.

(5) Les exemptions prévues dans le présent article s'appliqueront également lorsqu'une entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes aura 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 bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

(6) Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct à travers la zone de chaque Partie contractante et ne quittant pas la zone aéroportuaire réservée à cet effet, excepté pour des raisons de sécurité aérienne, ne feront l'objet que d'un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exonérés de droits de douanes et autres droits analogues.

#### *Article 5. Sécurité aérienne*

(1) Chacune des Parties contractantes réaffirme que l'obligation qu'elle a envers l'autre Partie contractante de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. Chacune des Parties contractantes s'acquittera en particulier des obligations en matière de sécurité aérienne qui lui incombent en vertu des 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) Chacune des Parties contractantes prêtera à l'autre, à la demande de cette dernière, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils ainsi que les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, comme des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

(3) Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conformeront aux dispositions applicables en matière de sécurité aérienne arrêtées par l'Organisation de l'aviati-



on civile internationale et qui figurent en annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago. Chacune des Parties contractantes exigera des exploitants d'aéronefs de son pavillon ou des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente 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) Chacune des Parties contractantes convient qu'il peut être exigé de ces exploitants d'aéronefs qu'ils respectent les mesures de sécurité aérienne visées au paragraphe (3) du présent article, imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou le séjour dans sa zone ou le départ de cette zone. Chacune des Parties contractantes veillera 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. Chacune des Parties contractantes étudiera également avec bienveillance toute demande que lui adresserait l'autre Partie contractante afin qu'elle prenne des mesures de sécurité spéciales raisonnables en cas de menace particulière.

(5) Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un tel aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, chacune des Parties contractantes apportera son aide à l'autre Partie contractante en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures propres à mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

#### *Article 6. Communication de statistiques*

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre Partie, à la demande de ces dernières, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci auront raisonnablement besoin pour s'informer du niveau des services exploités dans le cadre du présent Accord.

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

(1) L'expression " redevance d'usage " s'entend des montants demandés aux entreprises de transport aérien par les autorités compétentes ou autorisées par ces dernières pour la mise à disposition d'aéroports ou d'équipements aéroportuaires ou d'installations de navigation aérienne, y compris les services et installations connexes pour les appareils, leurs équipages, les passagers et les marchandises.

(2) Aucune Partie contractante ne doit imposer ni permettre que soient imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles qui sont imposées à ses propres entreprises de transport aérien exploitant des services aériens internationaux analogues.

(3) Chaque Partie contractante encouragera les consultations concernant les redevances d'usage entre d'une part, ses autorités compétentes et, d'autre part, les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par lesdites

autorités compétentes, si possible par l'intermédiaire des organisations représentatives de ces entreprises de transport aérien, ceci dans le but d'échanger les renseignements voulus sur les redevances d'usage ; lorsque possible, ces autorités feront d'avance part des modifications de ces redevances de telle sorte que ces usagers puissent faire connaître leurs points de vue.

#### *Article 8. Consultation*

Toute partie contractante peut à tout moment demander que soient tenues des consultations sur la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification des dispositions du présent Accord. Ces consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, commenceront dans les 60 jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu une demande écrite à cet effet, à moins que les Parties contractantes n'en décident autrement.

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

(1) En cas de différend entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes tenteront en premier lieu de le régler par voie de négociation.

(2) Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, les Parties contractantes pourront soit convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme choisi par elles à l'amiable, soit, à la demande de l'une d'entre elles, le soumettre à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres et constitué de la manière suivante:

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

(b) si l'une ou l'autre des nominations n'a pas été effectuée dans les délais indiqués ci-dessus, l'une ou l'autre Partie contractante pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder dans les 30 jours à la nomination nécessaire. Si le Président estime être ressortissant d'un État qui ne saurait être considéré comme neutre dans le différend, le vice-président ayant le rang le plus élevé et ne pouvant être récusé à ce titre procédera à la désignation.

(3) Sous réserve des dispositions du présent article ou à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, le tribunal déterminera l'étendue de sa compétence et arrêtera lui-même sa procédure. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence sera tenue dans les 30 jours à compter de la constitution complète du tribunal afin de déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et les procédures précises à suivre.

(4) A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante déposera un mémoire

dans un délai de 45 jours à compter de la date à laquelle le tribunal aura été entièrement constitué. Les répliques devront avoir été déposées 60 jours plus tard. A la demande de l'une des Parties contractantes, ou de sa propre initiative, le tribunal tiendra audience dans les 30 jours suivant la date obligatoire du dépôt des répliques.

(5) Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les 30 jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, après le dépôt de la deuxième réplique. La décision du tribunal sera prise à la majorité.

(6) Chaque Partie contractante pourra présenter une demande d'éclaircissement de la sentence dans un délai de 15 jours à compter de la date de sa réception, et les éclaircissements seront fournis dans les 15 jours suivant la demande à cet effet.

(7) La sentence du tribunal aura force exécutoire pour les Parties contractantes.

(8) Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres dépenses du tribunal seront divisées à parts égales entre les Parties contractantes, y compris toute dépense encourue par le Président ou par 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*

Les amendements éventuels au présent Accord, convenus par les Parties contractantes, entreront en vigueur lorsqu'ils auront été confirmés par écrit par les Parties contractantes.

#### *Article 11. Dénonciation*

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

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

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

#### *Article 13. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entrera en vigueur dès que les deux Parties contractantes se seront notifiées, par un échange de notes, l'accomplissement de leurs formalités légales respectives nécessaires à son entrée en vigueur. La date de l'entrée en vigueur sera celle à laquelle la dernière notification aura été reçue.

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

Fait en double exemplaire à Hong-Kong le 30 juin 1998, en langues anglaise, chinoise et lituanienne, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation du présent Accord, le texte en anglais prévaudra.

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 de Lituanie :

ARIMANTAS RACKAUSKAS