

No. 38473

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

**Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative
Region of the People's Republic of China and the Cabinet of Ministers of Ukraine
concerning international air services transit. Hong Kong, 31 January 2002**

Entry into force: *31 January 2002 by signature, in accordance with article 13*

Authentic texts: *Chinese, English and Ukrainian*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *China, 6 June 2002*

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

**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 Conseil des ministres de l'Ukraine. Hong-Kong, 31 janvier 2002**

Entrée en vigueur : *31 janvier 2002 par signature, conformément à l'article 13*

Textes authentiques : *chinois, anglais et ukrainien*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Chine, 6 juin 2002*

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

中華人民共和國香港特別行政區政府和烏克蘭內閣政府的
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烏克蘭內閣政府的
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烏克蘭內閣政府(以下稱締約方)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,和烏克蘭內閣政府,

意欲締結一項協定,規定有關香港特別行政區和烏克蘭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,在烏克蘭方面則指運輸部轄下
國家民航局,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) 除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九十六條所載的
定義外,「航空公司」:
 - i. 在香港特別行政區方面又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. 在烏克蘭方面又指一間其主要所有權及有效管理權是屬於烏克蘭內閣政府或
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;在烏克蘭方面,則採
納上述公約內第二條有關「領土」的定義;
- (d) 關於「國際航班」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。

中華人民共和國香港特別行政區政府和烏克蘭內閣政府的
國際民航過境協定

第二條

芝加哥公約內關於國際航班的條文

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

第三條

權利的授予

- (1) 締約一方授予締約另一方的國際航班下列權利：
 - (a) 只飛越其領空而不着陸的權利；
 - (b) 在其地區內作非運輸業務性經停的權利。
- (2) 締約一方授予締約另一方的航空公司作非運輸業務性經停的權利時，可要求該等航空公司在有關的經停點提供合理的商業服務。

此項要求不應對經營同一航線的航空公司造成差別對待，並應顧及有關航機的運力，而且在落實此項要求時，亦不得妨害有關的國際航班的正常運作或損害締約另一方的權利與義務。
- (3) 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，盡力協助該等航空公司繼續提供服務。

第四條

關稅

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

中華人民共和國香港特別行政區政府和烏克蘭內閣政府的
國際民航過境協定

般宣傳資料，即使此等正常設備和其他物品將於飛越該締約另一方的地區的航程任何部分時使用，締約另一方應基於互惠原則，豁免所有關稅、消費稅，以及並非據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費。

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

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。

中華人民共和國香港特別行政區政府和烏克蘭內閣政府的
國際民航過境協定

- (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)段所述由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物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。

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。建議調整使用費時，應在合理時間前通知該等使用者，以便使用者可在作出調整前表達意見。締約各方須進一步鼓勵其主管收費當局與該等使用者就使用費事宜交換適當資料。

中華人民共和國香港特別行政區政府和烏克蘭內閣政府的
國際民航過境協定

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，交出一個由三名仲裁員組成的審裁團決定，審裁團的組成方式如下：
 - (a) 在接獲仲裁要求後三十日內，締約的每一方須委任一名仲裁員。在第二名仲裁員委任後六十日內，已獲委任的兩名仲裁員經雙方同意後，須委任一名在該項爭端中可視為中立的國家的公民為第三名仲裁員，並由該第三名仲裁員出任審裁團的主席；
 - (b) 若在上述規定的期限內未能委任任何仲裁員，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。

中華人民共和國香港特別行政區政府和烏克蘭內閣政府的
國際民航過境協定

- (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

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。

本協定於二零零二年一月三十一日在香港簽訂，共兩份，每份均用英文、中文及烏克蘭文寫成，三種文本具有同等效力。如詮釋有歧異，則以英文本為準。

中華人民共和國香港特別行政區
政府代表

烏克蘭內閣政府代表

李淑儀

Anatoliy ZLENKO

中華人民共和國香港特別行政區政府和烏克蘭內閣政府的
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

岑建華先生：

我謹通知你：中央人民政府決定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與烏克蘭內閣政府國際民航過境協定》。

順致敬意。

中華人民共和國外交部長

唐家璇

二〇〇〇年七月五日於北京

(二〇〇〇年七月五日授權書摘錄)

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE HONG KONG SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA AND THE CABINET OF MINISTERS OF UKRAINE 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 Cabinet of Ministers of Ukraine (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 Ukraine,

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 Ukraine, the State Aviation Administration of the Ministry of Transport of Ukraine, 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) in addition to the meaning assigned to it in Article 96 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, 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 Ukraine, an airline in which substantial ownership and effective control are vested in the Cabinet of Ministers of Ukraine or its nationals.

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 Ukraine has the meaning assigned to territory in Article 2 of the said Convention;

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

(e) the term his 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) Each Contracting Party granting to the airlines of the other Contracting Party the right to stop for non-traffic purposes may require such airlines to offer reasonable commercial service at the points at which such stops are made.

Such requirement shall not involve any discrimination between airlines operating on the same route, shall take into account the capacity of the aircraft, and shall be exercised in such a manner as not to prejudice the normal operations of the international air services concerned or the rights and obligations of the other Contracting Party.

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

Article 4. Customs Duties

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

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

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

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

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

(6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

Article 5. Aviation Security

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

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

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

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required

by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 6. Provision of Statistics

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

Article 7. User Charges

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

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

(3) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 8. Consultation

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

Article 9. Settlement of Disputes

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

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

(a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

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

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure.

At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

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

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

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

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

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

Article 10. Amendment

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

Article 11. Termination

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

Article 12. Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 13. Entry into Force

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

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

Done, in duplicate at Hong Kong this 31st day of January 2002 in the English, Chinese and Ukrainian languages, all three texts being equally authoritative. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

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

SANDRA LEE

For the Cabinet of Ministers of Ukraine:

ANATOLIY ZLENKO

[UKRAINIAN TEXT — TEXTE UKRAINIEN]

УГОДА
МІЖ УРЯДОМ СПЕЦІАЛЬНОГО АДМІНІСТРАТИВНОГО
РАЙОНУ ГОНКОНГ КИТАЙСЬКОЇ НАРОДНОЇ РЕСПУБЛІКИ
ТА
КАБІНЕТОМ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ
ПРО ТРАНЗИТНЕ МІЖНАРОДНЕ ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ

Уряд Спеціального Адміністративного Району Гонконг Китайської Народної Республіки (Спеціальний Адміністративний Район Гонконг), належним чином уповноважений для укладення цієї Угоди Урядом Китайської Народної Республіки та Кабінет Міністрів України (*далі - Договірні Сторони*),

бажаючи укласти Угоду з метою забезпечення транзитного повітряного сполучення між Спеціальним Адміністративним Районом Гонконг та Україною,

домовились про таке:

СТАТТЯ 1

Визначення

У цій Угоді, якщо контекст не передбачає інше:

(а) термін «авіаційні власті» щодо Спеціального Адміністративного Району Гонконг означає Директора цивільної авіації, а щодо України - Державну авіаційну адміністрацію Міністерства транспорту України, або в обох випадках будь-яку особу чи орган, уповноважені здійснювати функції, які на цей час виконуються згаданими властями або подібні функції;

(b) термін «авіапідприємство» з урахуванням визначення, наведеного у статті 96 Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, відкритої для підписання в Чикаго 7 грудня 1944 року, означає

i. щодо Спеціального Адміністративного Району Гонконг - авіапідприємство, яке зареєстровано та має основним місцем діяльності Спеціальний Адміністративний Район Гонконг;

ii. щодо України - авіапідприємство, переважне володіння та фактичний контроль над яким належать Уряду України або громадянам України;

(c) термін «територія» щодо Спеціального Адміністративного Району Гонконг означає регіон, який включає острів Гонконг, Коулун і Нові Території, а щодо України має значення відповідно до статті 2 згаданої Конвенції;

(d) терміни «міжнародне повітряне сполучення», «зупинка з некомерційними цілями» мають значення відповідно до статті 96 згаданої Конвенції;

(e) термін «ця Угода» також включає будь-які зміни та доповнення до цієї Угоди.

СТАТТЯ 2

Застосування положень Чиказької Конвенції при здійсненні міжнародних повітряних сполучень

З метою втілення цієї Угоди Договірні Сторони діють відповідно до положень Конвенції про міжнародну цивільну авіацію, відкритої для підписання в Чикаго 7 грудня 1944 року, включаючи Додатки до неї та поправки до Конвенції або до її Додатків, які прийняті Договірними Сторонами, у тій мірі, в якій ці положення застосовуються при здійсненні міжнародних повітряних сполучень.

СТАТТЯ 3

Надання прав

(1) Кожна Договірна Сторона надає іншій Договірній Стороні з метою здійснення міжнародних повітряних сполучень такі права:

(a) здійснювати політ через її територію без посадки;

(b) здійснювати зупинки на її території з некомерційними цілями.

(2) Кожна Договірна Сторона, яка надає авіапідприємствам іншої Договірної Сторони право здійснювати посадку з некомерційними цілями, може вимагати, щоб ці авіапідприємства забезпечували відповідне комерційне обслуговування в пунктах посадки.

Така вимога не буде призводити до будь-якої дискримінації авіапідприємств, які виконують перевезення за цим маршрутом, враховуватиме ємність повітряних суден і буде застосовуватися таким чином, щоб не завдавати шкоди міжнародним повітряним сполученням, а також правам і зобов'язанням іншої Договірної Сторони.

(3) Якщо у випадку збройного конфлікту, політичної напруженості чи розвитку подій, особливих і надзвичайних обставин авіапідприємство або авіапідприємства однієї Договірної Сторони не можуть здійснювати перевезення за звичайними маршрутами, інша Договірна Сторона повинна вжити заходів щодо продовження виконання таких перевезень шляхом відповідної тимчасової зміни маршрутів.

СТАТТЯ 4

Мито

(1) Повітряні судна, які експлуатуються авіапідприємством однієї Договірної Сторони під час міжнародних повітряних сполучень, їх комплектне бортове обладнання, паливо, мастильні матеріали, технічні запаси, що споживаються, запасні частини (включаючи двигуни) та бортові запаси (що включають, але не обмежуються лише продуктами харчування, напоями та тютюновими виробами), котрі знаходяться на борту цих повітряних суден, після прибуття на територію іншої Договірної Сторони звільняються на основі взаємності від сплати митних, акцизних та подібних зборів і податків, за винятком зборів за надане обслуговування, за умови, що це обладнання та запаси залишаються на борту повітряних суден.

(2) Комплектне бортове обладнання, паливо, мастильні матеріали, технічні запаси, що споживаються, запасні частини, включаючи двигуни, бортові запаси (що включають, але не обмежуються лише продуктами харчування, напоями та тютюновими виробами), бланки авіаквитків, авіавантажних накладних, будь-які друковані матеріали з зображенням логотипу авіапідприємства однієї Договірної Сторони, а також рекламні матеріали, що безкоштовно розповсюджуються авіапідприємством, ввозяться цим авіапідприємством на територію іншої Договірної Сторони безпосередньо або за його дорученням, звільняються на основі взаємності цією іншою Договірною Стороною від сплати митних, акцизних та подібних зборів і податків, за винятком зборів за надане обслуговування, навіть, якщо таке обладнання та запаси використовуються на частині маршруту над територією іншої Договірної Сторони.

(3) Митними властями іншої Договірної Сторони може бути висунута вимога, щоб комплектне бортове обладнання й інші матеріали, зазначені в пунктах (1) і (2) цієї статті, зберігалися під їхнім наглядом або контролем.

(4) Комплектне бортове обладнання й інші матеріали, зазначені у пункті (1) цієї статті, можуть бути розвантажені на території іншої Договірної Сторони тільки за згодою митних властей цієї Договірної Сторони. За таких обставин і на основі взаємності

звільнення від сплати зборів і податків, передбачених пунктом (1) цієї статті, застосовується доти, доки це комплектне бортове обладнання й інші матеріали не будуть вивезені в зворотному напрямку або не отримають іншого призначення згідно з митними правилами. Митними властями іншої Договірної Сторони може бути висунута вимога, щоб це комплектне бортове обладнання й інші матеріали знаходились під їхнім наглядом.

(5) Якщо авіапідприємство однієї Договірної Сторони уклало з іншим авіапідприємством або авіапідприємствами домовленості щодо позичання чи передачі на території іншої Договірної Сторони комплектного бортового обладнання й інших матеріалів (за винятком алкогольних напоїв), зазначених у пунктах (1) і (2) цієї статті, то таке комплектне бортове обладнання й інші матеріали звільнюються від сплати зборів і податків, передбачених цією статтею, за умови, що це інше авіапідприємство чи авіапідприємства також користуються подібними звільненнями, наданими цією іншою Договірною Стороною.

(6) Багаж і вантаж прямого транзиту через територію будь-якої Договірної Сторони звільнюються від сплати митних, акцизних та подібних зборів і податків за винятком зборів за надане обслуговування.

СТАТТЯ 5

Авіаційна безпека

(1) Кожна Договірна Сторона підтверджує, що прийняте нею зобов'язання забезпечувати безпеку цивільної авіації від актів незаконного втручання становить невід'ємну частину цієї Угоди. Кожна Договірна Сторона буде діяти відповідно до положень Конвенції про злочини та деякі інші акти, що вчиняються на борту повітряного судна, прийнятої в Токіо 14 вересня 1963 року, Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, прийнятої в Гаазі 16 грудня 1970 року, Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, прийнятої в Монреалі 23 вересня 1971 року.

(2) Кожній Договірній Стороні на її прохання буде надаватися іншою Договірною Стороною вся необхідна допомога для запобігання актам незаконного захоплення повітряних суден та іншим протиправним діям, спрямованим проти безпеки цих повітряних суден, їхніх пасажирів та екіпажів, аеропортів і аеронавігаційних засобів, а також будь-якій іншій загрози безпеці цивільної авіації.

(3) Договірні Сторони діють відповідно до положень з авіаційної безпеки, встановлених Міжнародною організацією цивільної авіації та визначених як Додатки до Конвенції про міжнародну авіацію, відкритої для підписання в Чикаго 7 грудня 1944 року. Договірні Сторони вимагатимуть, щоб експлуатанти повітряних суден, зареєстрованих ними, або експлуатанти повітряних суден, які постійно базуються чи мають основне місце діяльності на їхній території, та експлуатанти аеропортів на їхній території діяли відповідно до таких положень з авіаційної безпеки.

(4) Кожна Договірна Сторона погоджується з тим, що від таких експлуатантів повітряних суден буде вимагатися дотримання зазначених у пункті (3) цієї статті положень з авіаційної безпеки, які передбачені іншою Договірною Стороною щодо прибуття на її територію, відправлення з її території або перебування в межах її території. Кожна Договірна Сторона забезпечить вжиття необхідних ефективних заходів у межах своєї території для захисту повітряних

суден та огляду пасажирів, екіпажу, поклажі, багажу, вантажу та бортових запасів під час посадки і навантаження. Кожна Договірна Сторона також доброзичливо розгляне будь-яке прохання іншої Договірної Сторони щодо вжиття обґрунтованих спеціальних заходів з безпеки у випадку конкретної загрози.

(5) У випадку дій або загрози дій, пов'язаних з незаконним захопленням цивільних повітряних суден, або інших протиправних дій, спрямованих проти безпеки повітряних суден, їхніх пасажирів та екіпажів, аеропортів та аеронавігаційних засобів, Договірні Сторони надаватимуть допомогу одна одній шляхом полегшення зв'язку та прийняття відповідних заходів, спрямованих на швидке та безпечне усунення таких дій або загрози дій.

СТАТТЯ 6

Надання статистичних даних

Авіаційні власті однієї Договірної Сторони надають на запит авіаційних властей іншої Договірної Сторони періодичні або інші статистичні дані, необхідні для перегляду обсягу перевезень, що здійснюються відповідно до цієї Угоди.

СТАТТЯ 7
Збори за користування

(1) Термін «збори за користування» означає збори, які стягуються або можуть стягуватися компетентними властями за обслуговування повітряних суден, екіпажів, пасажирів і вантажу в аеропорту, включаючи збори за аеронавігаційне обслуговування, супутні послуги та користування відповідним обладнанням.

(2) Будь-яка Договірна Сторона не стягує або не дозволяє стягнення з авіапідприємств іншої Договірної Сторони зборів за користування понад тих, що підлягають стягненню з її авіапідприємств при виконанні подібних міжнародних повітряних сполучень.

(3) Кожна Договірна Сторона сприятиме проведенню консультацій щодо зборів за користування між її компетентними властями, які встановлюють збори, та авіапідприємствами, які користуються послугами і засобами, що надаються зазначеними компетентними властями, які, по можливості, відбудуться через представництва тих авіапідприємств. Обґрунтоване повідомлення про будь-які пропозиції щодо зміни зборів за користування буде надано таким користувачам з метою висловлення їхньої точки зору до внесення зазначених змін. Кожна Договірна Сторона у подальшому сприятиме обміну відповідною інформацією щодо зборів за користування між компетентними властями, які встановлюють збори, та користувачами.

СТАТТЯ 8

Консультації

Будь-яка Договірна Сторона може в будь-який час направити запит про проведення консультацій щодо впровадження, тлумачення, застосування положень цієї Угоди або внесення змін і доповнень до неї. Такі консультації можуть проводитися між авіаційними властями Договірних Сторін і розпочнуться протягом 60 днів з дати отримання іншою Договірною Стороною письмового запиту про проведення консультацій, якщо інше не погоджено між Договірними Сторонами.

СТАТТЯ 9

Врегулювання спорів

(1) Будь-який спір, що виникає між Договірними Сторонами у зв'язку з тлумаченням або застосуванням положень цієї Угоди, вирішується, в першу чергу, шляхом переговорів між Договірними Сторонами.

(2) Якщо Договірні Сторони не досягнуть врегулювання спору шляхом переговорів, він може бути винесений на розгляд іншої особи чи органу, або на запит будь-якої Договірної Сторони спір буде переданий на розгляд арбітражу в складі трьох арбітрів, які призначаються таким чином:

(а) протягом 30 днів після отримання запиту про арбітражне вирішення спору кожна Договірна Сторона призначить арбітра. Протягом 60 днів після призначення другого арбітра за домовленістю між цими двома арбітрами буде призначено третього арбітра - громадянина країни, нейтральної до учасників спору, який буде діяти як президент арбітражу;

(б) якщо протягом строків, зазначених вище, жодне призначення не здійснено, будь-яка Договірна Сторона може звернутися до Президента Ради Міжнародної організації цивільної авіації з проханням здійснити призначення протягом 30 днів. Якщо Президент є громадянином будь-якої країни, котра не може вважатися нейтральною по відношенню до учасників спору, віце-президент, який не може бути усунений на цій підставі, зробить призначення.

(3) Якщо інше не передбачено цією статтею або не погоджено між Договірними Сторонами, арбітраж визначить межі своєї юрисдикції та встановить свою власну процедуру. За вказівкою арбітражу або на запит будь-якої Договірної Сторони стосовно визначення остаточних рішень, що повинні бути винесені, та конкретних наступних процедур, засідання будуть проведені не

пізніше 30 днів після остаточного створення арбітражу.

(4) Якщо інше не погоджено між Договірними Сторонами або не передбачено арбітражем, кожна Договірна Сторона подає меморандум протягом 45 днів з дати остаточного створення арбітражу. Відповіді будуть надаватися протягом наступних 60 днів. Арбітраж проведе слухання на запит будь-якої Договірної Сторони чи на свій розсуд протягом 30 днів після надання відповідей.

(5) Арбітраж буде намагатися винести рішення протягом 30 днів після завершення слухань або, якщо слухання не проводилися, з дати надання обох відповідей. Рішення приймається більшістю голосів.

(6) Будь-яка Договірна Сторона може направити запит про роз'яснення рішення протягом 15 днів з дати отримання рішення, і такі роз'яснення надаватимуться протягом 15 днів з дати отримання запиту.

(7) Рішення арбітражу є обов'язковим для Договірних Сторін.

(8) Кожна Договірна Сторона оплачуватиме витрати арбітра, призначеного нею. Інші витрати арбітражу будуть рівно розподілені між Договірними Сторонами, включаючи будь-які витрати, понесені Президентом або віце-президентом Ради Міжнародної організації цивільної авіації у зв'язку з виконанням процедур відповідно до пункту (2) (b) цієї статті.

СТАТТЯ 10

Зміни та доповнення

Будь-які зміни та доповнення до цієї Угоди, погоджені Договірними Сторонами, набувають чинності після обміну письмовими повідомленнями між Договірними Сторонами.

СТАТТЯ 11

Припинення дії

Кожна Договірна Сторона може в будь-який час надіслати дипломатичними каналами повідомлення іншій Договірній Стороні про своє рішення припинити дію цієї Угоди. Ця Угода втратить чинність опівночі (в місці отримання повідомлення) негайно після першої річниці з дати отримання повідомлення іншою Договірною Стороною, якщо тільки повідомлення про припинення дії не відкликано до вичерпання цього строку.

СТАТТЯ 12

Ресстрація в Міжнародній організації цивільної авіації

Ця Угода та будь-які зміни і доповнення до неї будуть
ареєстровані в Міжнародній організації цивільної авіації .

СТАТТЯ 13

Набуття чинності

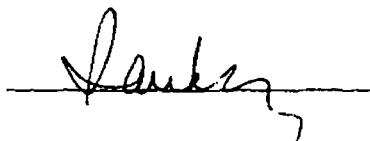
Ця Угода набуває чинності з дати підписання.

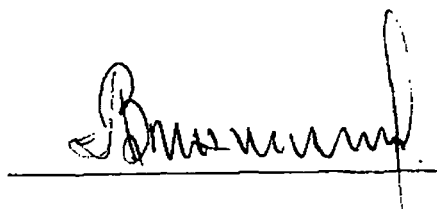
На засвідчення цього ті, що підписалися нижче, належним чином уповноважені на це своїми відповідними Урядами, підписали цю Угоду.

Вчинено в Гонконзі "31" січня 2002 року, у двох примірниках, китайською, українською, і англійською мовами, при цьому всі три тексти є автентичними. У разі виникнення розбіжностей текст англійською мовою матиме переважну силу.

**За Уряд Спеціального
Адміністративного
Району Гонконг
Китайської Народної
Республіки**

**За Кабінет Міністрів
України**





[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX DE
TRANSIT ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉGION ADMINIS-
TRATIVE SPÉCIALE DE HONG-KONG DE LA RÉPUBLIQUE POPU-
LAIRE DE CHINE ET LE CONSEIL DES MINISTRES DE L'UKRAINE

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine ("la région administrative spéciale de Hong Kong"), ayant été dûment autorisé à conclure le présent Accord par le Gouvernement de la République populaire de Chine, et le Conseil des ministres de l'Ukraine (ci-après dénommés les Parties contractantes),

Désireux de conclure un Accord dans le dessein de fournir des services de transport aérien de transit entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et l'Ukraine,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

a) L'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, le Directeur de l'aviation civile, et dans le cas de l'Ukraine, l'Administration de l'aviation civile du Ministère des transports de l'Ukraine ou, dans les deux cas, toute autre personne ou organisation habilitée à exercer les fonctions relevant à ce jour desdites autorités aéronautiques ou des fonctions similaires;

b) En plus du sens qui lui est donné à l'article 96 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, le terme "entreprise de transport aérien" désigne :

i) Dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, une entreprise de transport aérien qui est immatriculée et a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong Kong; ou

ii) Dans le cas de l'Ukraine, une entreprise de transport aérien dont une part importante de la propriété et le contrôle effectif sont détenus par le Conseil des ministres de l'Ukraine ou ses ressortissants;

c) Le terme "territoire", en ce qui concerne la région administrative spéciale de Hong Kong inclut l'île de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux Territoires et en ce qui concerne l'Ukraine, il a le sens qui est donné au terme "territoire" à l'article 2 de ladite Convention;

d) Les termes "service aérien international" et "escale non commerciale" ont le sens qui leur est donné respectivement à l'article 96 de ladite Convention;

e) L'expression "le présent Accord" inclut tous amendements au présent Accord.

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

En application du présent Accord, les Parties contractantes agissent en conformité avec les dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les annexes et tous amendements à la Convention ou à ses annexes qui s'appliquent 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 suivants en ce qui concerne ses services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) Le droit de faire des escales non commerciales sur son territoire.

2. Chaque Partie contractante qui accorde aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante le droit de faire des escales non commerciales peut exiger de ces entreprises qu'elles fournissent un service commercial raisonnable aux points où ces services sont effectués.

Ces exigences ne doivent pas entraîner de discrimination entre les entreprises de transport aérien qui exploitent la même route; elles doivent tenir compte de la capacité de l'aéronef et doivent être appliquées de manière à ne pas porter préjudice aux opérations normales des services aériens internationaux concernés ou aux droits et obligations de l'autre Partie contractante.

3. Si, en cas de conflit armé, de troubles ou de développements politiques, ou de circonstances particulières et inhabituelles, une entreprise ou des entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes est dans l'incapacité d'exploiter un service sur sa route habituelle, l'autre Partie contractante fait tous les efforts possibles pour faciliter la poursuite des opérations dudit service au moyen de réarrangements temporaires et appropriés des routes.

Article 4. Droits de douanes

1. Les aéronefs exploités en services aériens internationaux par des entreprises de transport aérien de l'une des Parties contractantes, de même que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris mais sans en exclure d'autres, les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord desdits aéronefs sont exemptés par l'autre Partie contractante sur la base de réciprocité de tous droits de douane, de taxes d'accise et de redevances et charges similaires qui ne sont pas basés sur le coût des services fournis à l'arrivée, à condition que ces fournitures régulières et autres articles restent à bord de l'aéronef.

2. L'équipement normal, les carburants et les lubrifiants, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange, y compris les moteurs, les provisions de bord (y

compris mais sans en exclure d'autres, les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), les stocks de billets imprimés, les lettres de transport aérien, tout matériel imprimé qui porte l'insigne de l'entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes et le matériel publicitaire courant distribué sans frais par ladite entreprise de transport aérien, introduits sur le territoire de l'autre Partie contractante par ladite entreprise ou en son nom ou embarqués à bord de l'aéronef exploité par ladite compagnie, sont exonérés par l'autre Partie contractante sur la base de réciprocité de tous les droits de douanes, de taxes d'accise, ainsi que de redevances et de charges similaires non basés sur le coût des services fournis à l'arrivée, même lorsqu'un tel équipement et que de tels articles sont destinés à être consommés au-dessus du territoire de l'autre Partie contractante.

3. L'équipement normal et les autres articles visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article doivent être placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières de l'autre Partie contractante.

4. L'équipement normal et les autres articles visés au paragraphe 1 du présent article peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante avec l'assentiment des autorités douanières de cette autre Partie contractante. Dans ce cas, l'équipement normal et les articles jouissent, sur la base de la réciprocité, des exemptions prévues au paragraphe 1 du présent article jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette autre Partie contractante peuvent toutefois exiger que ledit équipement normal et lesdits articles soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment-là.

5. Les exemptions prévues au présent article sont également à disposition dans des situations où une entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes a conclu des accords avec une autre entreprise ou des entreprises de transport aérien pour le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante de l'équipement normal et des autres articles visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article sauf les boissons alcoolisées, à la condition que cette autre entreprise ou ces autres entreprises jouissent d'une façon similaire de telles exceptions de la part de l'autre Partie contractante.

6. Les bagages et le fret en transit direct à travers le territoire d'une Partie contractante sont exonérés de droits de douanes, de taxes d'accises et de redevances et charges similaires qui ne sont pas basés sur le coût des services fournis à l'arrivée.

Article 5. Sécurité aérienne

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a, à l'égard de l'autre Partie contractante, de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous les actes d'intervention illégale fait partie intégrante du présent Accord. Chaque Partie contractante s'efforce en particulier d'agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis 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. Chaque Partie contractante reçoit, sur demande, toute l'assistance nécessaire de l'autre Partie contractante pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes

illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions de sécurité aérienne fixées 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. Les Parties contractantes demandent aux exploitants des aéronefs de leur pavillon ou aux exploitants desdits aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire d'agir conformément aux dispositions de sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante convient que les exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer les dispositions et les normes de sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 du présent article, fixées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur le territoire de l'autre. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger l'aéronef et inspecter le passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande présentée par l'autre Partie contractante pour que des mesures spéciales de sécurité soient prises pour faire face à une 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 de leurs aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

Article 6. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes fournissent, sur demande, à celles de l'autre Partie contractante, des rapports périodiques et autres données statistiques qui peuvent être raisonnablement demandés aux fins d'examen du niveau des services exploités en vertu du présent Accord.

Article 7. Redevances d'usage

1. L'expression "redevance d'usage" s'entend d'une redevance réclamée aux entreprises par les autorités compétentes ou autorisée par elles en contrepartie de la mise à disposition des biens ou des installations ou encore des aides à la navigation aérienne, y compris les services et installations connexes, destinés aux aéronefs et à leurs équipages, ainsi qu'aux passagers et aux marchandises.

2. Aucune des Parties contractantes n'impose ni ne permet que soient imposées aux entreprises de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles im-

posées à ses propres entreprises qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

3. Chacune des Parties contractantes encourage la concertation entre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations considérés, concertation qui aura lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toute modification proposée des redevances d'usage est notifiée aux utilisateurs avec un préavis raisonnable de manière à leur permettre d'exprimer leur point de vue avant la modification. Chacune des Parties contractantes encourage en outre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les utilisateurs à échanger les informations qui conviendront concernant ces redevances.

Article 8. Consultation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander l'ouverture de consultations concernant la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Ces consultations, qui pourront se dérouler entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, débiteront dans les 60 jours à compter de la date de la réception de leur demande écrite par l'autre Partie contractante, à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement.

Article 9. Règlement des différends

1. En cas de différend entre elles au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes tentent en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, elles peuvent soumettre le différend à une personne ou à un organisme qu'elles ont choisi d'un commun accord ou bien, à la demande de l'une des Parties contractantes, le différend est soumis pour décision à un tribunal composé de trois arbitres et constitué de la manière suivante :

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

b) Si, dans les délais indiqués ci-dessus, l'un ou l'autre arbitre n'a pas été désigné, une Partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder dans les 30 jours à la désignation nécessaire. Si le Président estime être ressortissant d'un État qui ne saurait être considéré comme neutre dans le différend, le Vice-Président qui ne peut être récusé à ce titre et qui a le plus d'ancienneté procède à la désignation.

3. Sous réserve des dispositions suivantes du présent article, ou à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, le tribunal arbitral détermine le champ de

sa compétence et établit ses propres règles. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence est réunie dans les 30 jours à compter de la constitution du tribunal afin de déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et les règles à suivre.

4. À moins que les Parties n'en conviennent autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante dépose un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la date de la constitution du tribunal. Les répliques doivent avoir été déposées 60 jours plus tard. À la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, ou de sa propre initiative, le tribunal tient des audiences dans les 30 jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

5. Le tribunal s'efforce de faire connaître sa décision par écrit dans les 30 jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, dans les 30 jours suivant le dépôt de la deuxième réplique. La décision du tribunal est prise à la majorité.

6. Chaque Partie contractante peut présenter une demande d'éclaircissements concernant la décision dans un délai de 15 jours à compter de la date de sa réception, et les éclaircissements sont fournis dans les 15 jours à compter de la demande à cet effet.

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

8. Chaque Partie contractante prend à sa charge les frais de l'arbitre qu'elle a désigné. Les autres dépenses du tribunal sont réparties à parts égales entre les Parties contractantes, y compris toutes les dépenses engagées par le Président ou le Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour l'exécution des démarches prévues au paragraphe 2 b) du présent article.

Article 10. Amendement

Les amendements au présent Accord dont sont convenues les Parties contractantes prennent effet une fois confirmés par échange de notes.

Article 11. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie 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 réception de la notification par l'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 à la date de la signature.

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

Fait en double exemplaire à Hong Kong, le 31 janvier 2002 en langues anglaise, chinoise et ukrainienne, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

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

SANDRA LEE

Pour le Conseil des Ministres de l'Ukraine :

ANATOLIY ZLENKO