

**No. 40724**

---

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

**Air Services 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 Croatia (with annex). Zagreb, 7 June 2002**

**Entry into force: 27 August 2004 by notification, in accordance with article 20**

**Authentic texts: Croatian and English**

**Registration with the Secretariat of the United Nations: China, 11 November 2004**

---

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

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Région  
administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine et le  
Gouvernement de la République de Croatie (avec annexe). Zagreb, 7 juin 2002**

**Entrée en vigueur : 27 août 2004 par notification, conformément à l'article 20**

**Textes authentiques : croate et anglais**

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Chine, 11 novembre 2004**

[ CROATIAN TEXT — TEXTE CROATE ]

AIR SERVICES 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 CROATIA

**SPORAZUM  
IZMEĐU  
VLADE HONG KONGA (SAR) POSEBNOG UPRAVNOG  
PODRUČJA NARODNE REPUBLIKE KINE  
I  
VLADE REPUBLIKE HRVATSKE  
O ZRAČNOM PROMETU**

Vlada Hong Konga (SAR) Posebnog Upravnog Područja Narodne Republike Kine ("Hong Kong (SAR) Posebno Upravno Područje") i Vlada Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu "ugovorne stranke"),

želeći promaknuti svoje uzajamne odnose na području civilnog zrakoplovstva i sklopiti Sporazum u svrhu uspostavljanja okosnice za zračni promet između Hong Konga (SAR) Posebnog Upravnog Područja i Republike Hrvatske,

sporazumjele su se kako slijedi:

**Članak 1.  
DEFINICIJE**

Za svrhu ovog Sporazuma, ukoliko kontekst ne zahtijeva drugačije:

- a) Izraz "zrakoplovne vlasti" znači u slučaju Hong Konga (SAR) Posebnog Upravnog Područja Glavni direktor civilnog zrakoplovstva, a u slučaju Republike Hrvatske Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, ili, u oba slučaja, svaka osoba ili tijelo koje je ovlašteno vršiti bilo koju funkciju koja je u domeni nadležnosti gore navedenih osoba ili tijela ili sličnih funkcija;
- b) Izraz "određeni zračni prijevoznik" znači zračni prijevoznik koji je određen i ovlašten u skladu s odredbama članka 4. ovog Sporazuma;
- c) Izraz "područje" za Republiku Hrvatsku ima značenje izraza "teritorij" određeno člankom 2. Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, otvorene za potpis u Chicagu 7. prosinca 1944. godine, a za Hong Kong (SAR) Posebno Upravno Područje uključuje otok Hong Kong, Kowloon i Nove Teritorije;
- d) Izrazi "zračni promet", "međunarodni zračni promet", "zračni prijevoznik" i "zaustavljanje u neprometne svrhe" imaju značenja navedena u članku 96. navedene Konvencije;
- e) Izraz "ovaj Sporazum" uključuje i Dodatak istom i bilo kakve izmjene i dopune Dodatka ili Sporazuma;
- f) Izraz "tarifa" određen je člankom 7., stavak 1. ovog Sporazuma.

**Članak 2.  
ODREDBE ČIKAŠKE KONVENCIJE KOJE SE PRIMJENJUJU  
NA MEĐUNARODNI ZRAČNI PROMET**

Pri provođenju ovog Sporazuma ugovorne će stranke djelovati u skladu s odredbama Konvencije o Međunarodnom civilnom zrakoplovstvu koja je bila otvorena za potpis u Chicagu 7. prosinca 1944. godine, uključivši Dodatke i bilo koje izmjene i dopune Konvencije ili njezinih Dodataka koje se primjenjuju u međunarodnom zračnom prometu

**Članak 3.  
DODJELA PROMETNIH PRAVA**

1. Svaka ugovorna stranka dodijelit će drugoj ugovornoj stranci slijedeća prava glede njezinog sudjelovanja u međunarodnom zračnom prometu:

- a) pravo da leti preko njezinog područja bez slijetanja,
  - b) pravo da se zaustavlja na njezinom području u neprometne svrhe.
2. Svaka ugovorna stranka dodjeljuje drugoj ugovornoj stranci prava navedena u ovom Sporazumu u svrhu uspostavljanja međunarodnog zračnog prometa na linijama navedenim u odgovarajućem odlomku Dodatka ovom Sporazumu. Takav zračni promet u daljnjem će se tekstu nazivati "ugovoreni zračni promet", a linije će se u daljnjem tekstu nazivati "određene linije". Za vrijeme obavljanja ugovorenog zračnog prometa na određenoj liniji određeni zračni prijevoznici svake od ugovornih stranaka imat će osim prava navedenih u stavku 1. ovog članka i pravo na zaustavljanje na području druge ugovorne stranke u mjestima određenim za tu liniju u skladu s Dodatkom ovom Sporazumu u svrhu ukrcaja i iskrcaja putnika i tereta, uključivši poštu, i sve to pojedinačno ili u kombinaciji.
  3. Ništa od navedenog u stavku 2. ovog članka neće se smatrati prijenosom prava određenim zračnim prijevoznicima jedne ugovorne stranke na ukrcaj putnika i tereta, uključivši poštu, u jednom mjestu na području druge ugovorne stranke koji se prevoze za naknadu ili najamninu i koji su upućeni prema nekom drugom mjestu na području te druge ugovorne stranke.
  4. Ukoliko radi oružanog sukoba, političkih previranja ili razvoja, ili posebnih i neuobičajenih okolnosti, određeni zračni prijevoznik jedne ugovorne stranke ne bude u mogućnosti letjeti na svojim uobičajenim linijama, druga će ugovorna stranka dati sve od sebe da omogući neprekidno obavljanje takvih letova uz pomoć odgovarajućih privremenih promjena na navedenim linijama.

#### Članak 4.

#### ODREĐIVANJE ZRAČNIH PRIJEVOZNIKA I DODJELJIVANJE IM OVLAŠTENJA ZA RAD

1. Svaka ugovorna stranka imat će pravo u pisanom obliku odrediti drugoj ugovornoj stranci jednog ili više zračnih prijevoznika u svrhu obavljanja ugovorenog zračnog prometa na utvrđenim linijama, te će imati pravo povući ili promijeniti takva određenja.
  2. Po primitku takvog određenja druga će ugovorna stranka, sukladno odredbama stavaka 3. i 4. ovog članka, bez odgađanja dodijeliti određenom zračnom prijevozniku ili zračnim prijevoznicima odgovarajuća ovlaštenja za rad.
  3. (a) Vlada Republike Hrvatske imat će pravo odbiti dodjeljivanje ovlaštenja za rad navedenih u stavku 2. ovog članka, ili pak nametnuti određenom zračnom prijevozniku takve uvjete koje smatra nužnima da bi isti mogao koristiti prava navedena u članku 3., stavak 2. ovog Sporazuma, u svakom slučaju kada nije sigurna da taj zračni prijevoznik ima svoju središnju upravu i glavno mjesto poslovanja u Hong Kongu (SAR) Posebnom Upravnom Području.
  - (b) Vlada Hong Konga (SAR) Posebnog Upravnog Područja imat će pravo odbiti dodjeljivanje ovlaštenja za rad navedenih u stavku 2. ovog članka, ili pak nametnuti određenom zračnom prijevozniku takve uvjete koje smatra nužnima da bi isti mogao koristiti prava navedena u članku 3., stavak 2. ovog Sporazuma, u svakom slučaju kada nije sigurna da su državljani ili Vlada Republike Hrvatske u posjedu većine dionica navedenog određenog zračnog prijevoznika i da navedeni građani ili vlada imaju stvarnu kontrolu nad tim zračnim prijevoznikom.
4. Zrakoplovne vlasti jedne ugovorne stranke mogu od zračnog prijevoznika kojeg je odredila druga ugovorna stranka zatražiti pružanje dokaza da je isti kvalificiran za ispunjavanje uvjeta propisanih zakonima i pravnim propisima tih zrakoplovnih vlasti koji se uobičajeno i razumno primjenjuju na letenje u međunarodnom zračnom prometu.

5. Zračni prijevoznik koji je na taj način određen i ovlašten može u bilo koje vrijeme započeti obavljati ugovoreni zračni promet pod uvjetom da zračni prijevoznik udovoljava primjenjivim odredbama ovog Sporazuma.

#### Članak 5.

##### OPOZIV ILI UKIDANJE OVLAŠTENJA ZA RAD

1. Svaka ugovorna stranka imat će pravo opozvati ili ukinuti ovlaštenje za rad i korištenje prava navedenih u članku 3., stavak 2. ovog Sporazuma zračnom prijevozniku kojeg je odredila druga ugovorna stranka ili mu nametnuti takve uvjete koje smatra neophodnima za korištenje tih prava:
- a) (i) u slučaju Vlade Republike Hrvatske, u svakom slučaju kada navedena Vlada nije sigurna da taj zračni prijevoznik ima svoju središnju upravu i glavno mjesto poslovanja u Hong Kongu (SAR) Posebnom Upravnom Području;
  - (ii) ili u slučaju Vlade Hong Konga (SAR) Posebnog Upravnog Područja, u svakom slučaju kada navedena Vlada nije sigurna da su državljani ili Vlada Republike Hrvatske u posjedu većine dionica tog zračnog prijevoznika i da navedeni građani ili vlada imaju stvarnu kontrolu nad tim zračnim prijevoznikom.
- b) u slučaju da taj zračni prijevoznik ne udovolja zakonima i pravnim propisima ugovorne stranke koja mu dodjeljuje ta prava; ili
  - c) u slučaju da taj zračni prijevoznik na neki drugi način ne postupa sukladno uvjetima propisanim ovim Sporazumom.
2. Ukoliko trenutni opoziv ili ukidanje ovlasti za rad navedenih u stavku 1. ovog članka ili nametanje uvjeta glede istih nije nužno potrebno radi sprečavanja povreda zakona ili pravnih propisa, ovo će se pravo primjenjivati isključivo nakon konzultacija sa zrakoplovnim vlastima druge ugovorne stranke.

#### Članak 6.

##### PRINCIPI PREMA KOJIMA ĆE SE OBAVLJATI UGOVORENI ZRAČNI PRIJEVOZ

1. Određeni zračni prijevoznici obiju ugovornih stranaka imat će pravičnu i jednaku mogućnost obavljanja ugovorenog zračnog prijevoza na navedenim linijama
2. Prilikom obavljanja ugovorenog zračnog prijevoza određeni zračni prijevoznici svake od ugovornih stranaka uzimat će u obzir interese određenih zračnih prijevoznika druge ugovorne stranke tako da neprikladno ne štete zračnom prijevozu koji ovaj obavlja u cijelosti ili na dijelu istih linija.
3. Ugovoreni zračni promet kojeg obavljaju određeni zračni prijevoznici ugovornih stranaka striktno će voditi računa o zahtjevima za transportom na određenim linijama i kao svoj primarni zadatak imat će osiguranje kapaciteta, prema razumnoj stupnju popunjenosti, odgovarajućeg sadašnjim i razumno predviđenim zahtjevima za prijevozom putnika i tereta, uključivši poštu, s područja ili na područje ugovorne stranke koja je odredila tog zračnog prijevoznika. Prijevoz putnika i tereta, uključivši poštu, koji su ukrcani ili iskrcani u mjestima određenih linija na teritoriju država koje nisu odredile zračne prijevoznike obavljat će se sukladno općim principima koji se odnose na kapacitet:
- (a) zahtjevi za prometom prema i sa područja ugovorne stranke koja je odredila zračnog prijevoznika;
  - (b) zahtjevi za prometom područja kroz koji prolazi ugovoreni zračni prijevoz, uzimajući u obzir druge letove u zračnom prijevozu koje su odredili zračni prijevoznici država kojima navedeni teritorij pripada; i

- (c) zahtjevi za zračnim prometom na nastavnim letovima.
4. Kapacitet koji će biti osiguran na određenim linijama zajedno će, i to s vremena na vrijeme, određivati zrakoplovne vlasti obiju ugovornih stranaka.

#### Članak 7. TARIFE

1. Izraz "tarifa" imat će jedno ili više od slijedećih značenja:
- (a) vozarina koju zračni prijevoznik naplaćuje za prijevoz putnika i njihove prtljage u redovitom zračnom prijevozu i troškovi i uvjeti za pomoćne usluge pri takvom prijevozu;
  - (b) cijena koju zračni prijevoznik naplaćuje za prijevoz tereta (osim pošte) u redovitom zračnom prijevozu;
  - (c) uvjeti prema kojima se određuje valjanost ili primjenjivost bilo koje od navedenih vozarina ili cijena uključivši bilo kakvu povlasticu za iste; i
  - (d) provizija koju je zračni prijevoznik platio svom zastupniku za prodane karte ili ispunjene zrakoplovne tovarne listove za prijevoz u redovitom zračnom prijevozu.
2. Tarife koje će određeni zračni prijevoznici ugovornih stranaka naplaćivati za prijevoz između Republike Hrvatske i Hong Konga (SAR) Posebnog Upravnog Područja su tarife koje će odobriti zrakoplovne vlasti obiju ugovornih stranaka i koje će biti određene na razumnom nivou uzimajući u obzir sve svrsishodne čimbenike, uključivši troškove letova u ugovorenom zračnom prometu, potrebe korisnika, razuman profit i tarife drugih zračnih prijevoznika koji lete u cijelosti ili na dijelovima istih linija.
3. Tarife navedene u stavku 2. ovog članka usuglasit će određeni zračni prijevoznici ugovornih stranaka pri čemu mogu konzultirati druge zračne prijevoznike koji lete u cijelosti ili na dijelu iste linije prije predlaganja takvih tarifa, te će za njih zatražiti odobrenje. Međutim, određeni zračni prijevoznik neće biti spriječen da predloži, niti će zrakoplovne vlasti ugovornih stranaka biti spriječene da odobre bilo koju tarifu ukoliko taj zračni prijevoznik ne uspije postići dogovor s drugim zračnim prijevoznicima o takvoj tarifi, ili zato što niti jedan drugi određeni zračni prijevoznik ne leti na istoj liniji. Sve što se u ovom i u prethodnom stavku odnosi na izraz "ista linija" znači linija na kojoj se leti, a ne određena linija.
4. Bilo koju predloženu tarifu za prijevoz između Republike Hrvatske i Hong Konga (SAR) Posebnog Upravnog Područja određeni zračni prijevoznik ili prijevoznici podnijet će zrakoplovnim vlastima ugovornih stranaka tražeći njihovo odobrenje i to u obliku kako zrakoplovne vlasti, i to svaka posebno, mogu zahtijevati da se pokažu pojedinosti navedene u stavku 1. ovog članka. Isto će se predati najmanje 60 dana (ili u takvom kraćem roku o kojem se mogu dogovoriti zrakoplovne vlasti ugovornih stranaka) prije predloženog datuma stupanja na snagu. Smatrat će se da je predložena tarifa podnesena zrakoplovnim vlastima ugovorne stranke na dan kada su istu primile te zrakoplovne vlasti.
5. Bilo koju predloženu tarifu zrakoplovne vlasti ugovorne stranke mogu odobriti u bilo kojem trenutku pod uvjetom da je ista podnesena u skladu sa stavkom 4. ovog članka smatrat će se da su istu zrakoplovne vlasti te ugovorne stranke i odobrile, osim u slučaju da, u roku od 30 dana (ili u takvom kraćem roku o kojem se mogu dogovoriti zrakoplovne vlasti ugovornih stranaka) od datuma podnošenja, zrakoplovne vlasti jedne ugovorne stranke u pisanom obliku obavijeste zrakoplovne vlasti druge ugovorne stranke da ne prihvaćaju predloženu tarifu.

6. Ukoliko je obavijest o neprihvaćanju predana u skladu s odredbama stavka 5. ovog članka, zrakoplovne vlasti ugovornih stranaka mogu zajednički odrediti tarifu. U tu svrhu jedna ugovorna stranka može u roku od 30 dana od datuma predaje obavijesti o neprihvaćanju zatražiti konzultacije između zrakoplovnih vlasti ugovornih stranaka i te će se konzultacije održati u roku od 30 dana od datuma kada je druga ugovorna stranka primila takav pisani zahtjev.
7. Ukoliko su zrakoplovne vlasti jedne ugovorne stranke odbile prihvatiti tarifu u skladu sa stavkom 5. ovog članka, i ukoliko zrakoplovne vlasti ugovornih stranaka nisu uspjele zajednički odrediti tarifu u skladu sa stavkom 6. ovog članka, spor će se riješiti u skladu s odredbama članka 16. ovog Sporazuma.
8. Sukladno stavku 9. ovog članka, tarifa utemeljena u skladu s odredbama ovog članka ostat će na snazi do trenutka dok se ne utemelji zamjenska tarifa.
9. Osim ako se zrakoplovne vlasti objiju ugovornih stranaka drugačije dogovore, i za takav period o kojem se dogovore, rok važenja tarife neće se produžavati na temelju stavka 8. ovog članka:
  - (a) ukoliko tarifa ima datum isteka, na duži period od 12 mjeseci nakon toga datuma;
  - (b) ukoliko tarifa nema datum isteka, na duži period od 12 mjeseci nakon datuma kada određeni zračni prijevoznik jedne ugovorne stranke podnese zamjensku tarifu zrakoplovnim vlastima ugovornih stranaka.
10.
  - (a) Tarife koje će naplaćivati određeni zračni prijevoznici Hong Konga (SAR) Posebnog Upravnog Područja za prijevoz između Republike Hrvatske i neke druge države odobrit će zrakoplovne vlasti Republike Hrvatske i, gdje je prikladno, zrakoplovne vlasti te druge države. Tarife koje će naplaćivati određeni zračni prijevoznici Republike Hrvatske za prijevoz između Hong Konga (SAR) Posebnog Upravnog Područja i neke druge države, osim Republike Hrvatske, odobrit će zrakoplovne vlasti Hong Konga (SAR) Posebnog Upravnog Područja i, gdje je prikladno, zrakoplovne vlasti te druge države.
  - (b) Bilo koju predloženu tarifu za takav prijevoz određeni zračni prijevoznik jedne ugovorne stranke podnijet će zrakoplovnim vlastima druge ugovorne stranke tražeći njihovo odobrenje za takvu tarifu. Predložena tarifa podnijet će se u obliku kako te zrakoplovne vlasti budu zahtijevale da se pokažu pojedinosti navedene u stavku 1. ovog članka najmanje 90 dana (ili u takvom kraćem roku o kojem mogu odlučiti) prije predloženog datuma stupanja na snagu. Smatrat će se da je predložena tarifa podnesena na dan kada su istu primile te zrakoplovne vlasti.
  - (c) Zrakoplovne vlasti ugovorne stranke kojima je takva tarifa podnesena mogu je odobriti u bilo kojem trenutku i smatrat će se da su je zrakoplovne vlasti te ugovorne stranke odobrile, osim u slučaju kada, u roku od 30 dana od datuma podnošenja iste, u pisanom obliku obavijeste određenog zračnog prijevoznika koji je zatražio odobrenje da ne prihvaćaju predloženu tarifu.
  - (d) Zrakoplovne vlasti jedne ugovorne stranke mogu povući odobrenje za bilo koju na taj način odobrenu tarifu ili tarifu koja se smatra odobrenom s njihove strane pisanom obaviješću poslanom određenom zračnom prijevozniku koji naplaćuje takvu tarifu s rokom od 90 dana. Zračni prijevoznik će prestati naplaćivati takvu tarifu po isteku toga roka.
11. Usprkos odredbama stavka 5. i stavka 10. točka (c) ovog članka, zrakoplovne vlasti ugovorne stranke neće odbiti odobravanje bilo koje predložene tarife koju im je podnio određeni zračni prijevoznik i koja odgovara (npr. razinom cijene, uvjetima i datumom isteka, ali ne neophodno linijom koja se koristi) tarifi koju naplaćuje zračni prijevoznik te ugovorne stranke za usporedive letove između istih mjesta ili je niža ili viša od te tarife.

**Članak 8.**  
**CARINSKE NAKNADE**

1. Zrakoplov određenog zračnog prijevoznika bilo koje od ugovornih stranaka koji obavlja međunarodni zračni promet, njegova standardna oprema, gorivo, maziva, zalihe potrošnih tehničkih sredstava, rezervni dijelovi uključivši motore i zalihe samog zrakoplova (uključivši, ali ne isključivo, takve zalihe kao što je hrana, pića i duhan) koje se nalaze u tom zrakoplovu bit će od strane druge ugovorne stranke, na osnovu reciprociteta, oslobođen plaćanja svih carinskih davanja, troškova pregleda i sličnih davanja i naplata koje se ne smatraju troškovima usluga pruženim prilikom slijetanja, pod uvjetom da takva standardna oprema i takve druge zalihe ostanu u samom zrakoplovu.
2. Standardna oprema, gorivo, maziva, zalihe potrošnih tehničkih sredstava, rezervni dijelovi uključivši motore, zalihe zrakoplova (uključivši, ali ne isključivo takve zalihe kao što je hrana, pića i duhan), zalihe tiskanih karata, zrakoplovnih tovarnih listova, bilo kakvog tiskanog materijala koji nosi oznake određenog zračnog prijevoznika jedne ugovorne stranke i uobičajeni reklamni materijal koji taj određeni zračni prijevoznik dijeli besplatno, koje je sam određeni zračni prijevoznik druge ugovorne stranke, ili koje je u njegovo ime isporučila treća stranka na područje druge ugovorne stranke, ili koja se nalazi u zrakoplovu kojim leti za tog određenog zračnog prijevoznika, druga će ugovorna stranka, na osnovu reciprociteta, osloboditi plaćanja svih carinskih davanja, troškova pregleda i sličnih davanja i naplata koje se ne smatraju troškovima usluga pruženih prilikom dolaska, čak i onda kad će se takva standardna oprema i takve druge zalihe upotrijebiti na bilo kojem dijelu putovanja preko područja druge ugovorne stranke.
3. Za standardnu opremu i druge materijale navedene u stavcima 1. i 2. ovog članka može se zatražiti da se drže pod carinskim nadzorom ili kontrolom carinskih vlasti druge ugovorne stranke.
4. Standardna oprema i drugi materijali navedeni u stavku 1. ovog članka mogu se iskrcati na području druge ugovorne stranke uz odobrenje carinskih vlasti te druge ugovorne stranke. Pod takvim okolnostima, takva standardna oprema i takvi materijali bit će, na osnovu reciprociteta, oslobođeni plaćanja navedenih u stavku 1. ovog članka sve dok ne budu ponovno izvezeni ili na drugi način uklonjeni u skladu s carinskim propisima. Međutim, carinske vlasti te druge ugovorne stranke mogu zatražiti da se takva standardna oprema i takvi materijali stave do tog trenutka pod njihovu kontrolu.
5. Oslobođenje od plaćanja navedeno u ovom članku isto će se tako moći koristiti u situacijama kada određeni zračni prijevoznik jedne ugovorne stranke sklopi sporazume s drugim zračnim prijevoznikom ili prijevoznicima o posudbi ili ustupanju standardne opreme ili drugih materijala navedenih u stavcima 1. i 2. ovog članka na području druge ugovorne stranke, pod uvjetom da je taj drugi zračni prijevoznik, ili prijevoznici, oslobođen od plaćanja takvih davanja od te druge ugovorne stranke.
6. Prtljaga i teret u direktnom tranzitu preko područja ugovorne stranke bit će oslobođeni plaćanja svih carinskih davanja, troškova pregleda i sličnih davanja i naplata koje se ne smatraju troškovima usluga pruženih prilikom dolaska zrakoplova.

**Članak 9.**  
**IZBJEGAVANJE DVOSTRUKOG OPOREZIVANJA**

1. Prihod ili profit stečen letovima zrakoplova zračnog prijevoznika jedne ugovorne stranke u međunarodnom prometu, uključivši sudjelovanje u "pool" letovima, letovima u zajednički poduzetom zračnom prijevozu ili međunarodnoj zrakoplovnoj agenciji, koji se oporezuju na području te ugovorne stranke bit će izuzeti od plaćanja poreza na dohodak, poreza na profit i svih drugih davanja na dohodak ili profit koja su propisana na području druge ugovorne stranke.

2. Kapital i imovina zračnog prijevoznika jedne ugovorne stranke koja se odnosi na letove zrakoplova u međunarodnom prometu bit će izuzeta od oporezivanja kapitala i imovine svake vrste i naravi koja se vrše na području druge ugovorne stranke.
3. Zarada od ustupanja zrakoplova koji sudjeluje u međunarodnom prometu i pokretne imovine koja je u svezi s letovima takvog zrakoplova, a koju je stekao zračni prijevoznik jedne ugovorne stranke bit će izuzeta od plaćanja bilo kakvih poreza na zaradu koji su propisani na području druge ugovorne stranke.
4. U ovom članku:
  - (a) izraz "prihod ili profit" uključuje sveukupni prihod i bruto dohodak stečen letovima zrakoplova u svrhu prijevoza osoba, stoke, dobara, pošte ili trgovačke robe u međunarodnom prometu uključivši:
    - (i) "charter" ili najamninu za zrakoplov;
    - (ii) prodaju karata ili sličnih dokumenata, te pružanje usluga vezanih za takav prijevoz, bilo za samog zračnog prijevoznika ili za bilo kojeg drugog zračnog prijevoznika; i
    - (iii) kamate na sredstva direktno vezana s letovima zrakoplova u međunarodnom prometu;
  - (b) izraz "međunarodni promet" znači prijevoz zrakoplovom osim kada se takav prijevoz odvija isključivo između mjesta na području druge ugovorne stranke;
  - (c) izraz "zračni prijevoznik jedne ugovorne stranke" znači, u slučaju Hong Konga (SAR) Posebnog Upravnog Područja, zračni prijevoznik koji ima svoju središnju upravu i glavno mjesto poslovanja u Hong Kongu (SAR) Posebnom Upravnom Području, a u slučaju Republike Hrvatske zračni prijevoznik čija je većina dionica u vlasništvu državljana ili Vlade Republike Hrvatske i koji je pod stvarnom kontrolom navedenih građana ili Vlade;
  - (d) izraz "nadležne vlasti" znači, u slučaju Hong Konga (SAR) Posebnog Upravnog Područja, Povjerenik za unutarnje prihode ili njegov ovlaštenu zastupnik, svaka osoba ili tijelo koje je ovlašteno vršiti bilo koju funkciju koja je u domeni nadležnosti Povjerenika ili sličnih funkcija, a u slučaju Republike Hrvatske, Ministarstvo financija ili njegov ovlaštenu zastupnik.
5. Nadležne vlasti ugovornih stranaka će konzultirajući se nastojati riješiti međusobnim dogovorom bilo kakve sporove glede tumačenja ili primjene ovog članka. Članak 16. (Rješavanje sporova) neće se primjenjivati niti na jedan od ovakvih sporova.
6. Usprkos članku 20. (Stupanje na snagu) svaka će ugovorna stranka u pisanom obliku obavijestiti drugu stranku o završetku procedura koje propisuju njezini zakoni i koji su potrebni za stupanje ovog članka na snagu i ovaj će članak stupiti na snagu na datum posljednje pisane obavijesti. Članak će se tada primijeniti:
  - (a) u Republici Hrvatskoj, za svaku fiskalnu godinu koja počinje sa ili nakon 1. siječnja slijedeće kalendarske godine, nakon kalendarske godine u kojoj ovaj Sporazum ili ovaj članak stupa na snagu, koje god od navedenog bilo kasnije;
  - (b) u Hong Kongu (SAR) Posebnom Upravnom Području, za svaku fiskalnu godinu koja počinje sa ili nakon 1. travnja slijedeće kalendarske godine, nakon kalendarske godine u kojoj ovaj Sporazum ili ovaj članak stupa na snagu, koje god od navedenog bilo kasnije.
7. Usprkos članku 18. (Otkaz) gdje je dana obavijest o otkazu ovog Ugovora prema tom članku, ovaj će članak prestati vrijediti:



- (a) u Republici Hrvatskoj, za svaku fiskalnu godinu koja počinje sa ili nakon 1. siječnja slijedeće kalendarske godine nakon kalendarske godine u kojoj je dana obavijest;
  - (b) u Hong Kongu (SAR) Posebnom Upravnom Području, za svaku fiskalnu godinu koja počinje sa ili nakon 1. travnja slijedeće kalendarske godine nakon kalendarske godine u kojoj je dana obavijest.
8. Ovaj će članak prestati vrijediti u slučaju da između ugovornih stranaka stupi na snagu sporazum o izbjegavanju dvostrukog oporezivanja koji se odnosi na poreze na dohodak koji će propisivati izuzimanja od plaćanja poreza jednaka onima navedenim u ovom članku.

#### **Članak 10.** **ZRAKOPLOVNA SIGURNOST**

1. Svaka ugovorna stranka potvrđuje drugoj ugovornoj stranci da njezina obveza zaštite sigurnosti civilnog zrakoplovstva od radnji nezakonitog djelovanja čini sastavni dio ovog Sporazuma. Svaka ugovorna stranka će posebice djelovati sukladno odredbama o sigurnosti u zrakoplovstvu Konvencije o krivičnim djelima i nekim drugim djelima izvršenim u zrakoplovima, potpisane u Tokiju 14. rujna 1963. godine, Konvencije o suzbijanju nezakonite otmice zrakoplova, potpisane u Den Hagu 16. prosinca 1970. godine, Konvencije o suzbijanju nezakonitih djela protiv sigurnosti civilnog zrakoplovstva, potpisane u Montrealu 23. rujna 1971. godine, i Protokola o suzbijanju nezakonitih djela nasilja u zračnim lukama, potpisanog u Montrealu 24. veljače 1988. godine.
2. Svaka ugovorna stranka će drugoj ugovornoj stranci osigurati, na njezin zahtjev, svu potrebnu pomoć radi sprečavanja nezakonitih radnji otmice civilnih zrakoplova i ostalih nezakonitih djela usmjerenih protiv sigurnosti takvog zrakoplova, njegovih putnika i posade, zračnih luka i navigacijskih uređaja, te bilo koje druge prijetnje sigurnosti civilnog zrakoplovstva.
3. Ugovorne stranke će, u svojim međusobnim odnosima, djelovati sukladno primjenjivim sigurnosnim odredbama u zrakoplovstvu koje je utvrdila Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva i koje su određene kao Dodaci Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, otvorenoj za potpis u Chicagu 7. prosinca 1944. godine. Svaka će ugovorna stranka zahtijevati da operatori zrakoplova iz njihova registra ili operatori zrakoplova koji svoje glavno upravno sjedište ili stalno mjesto boravka imaju na njihovom području i operatori zračnih luka na njihovom području djeluju sukladno takvim sigurnosnim odredbama u zrakoplovstvu.
4. Svaka ugovorna stranka se slaže da se od takvih operatora zrakoplova može zatražiti da poštuju sigurnosne odredbe navedene u stavku 3. ovog članka koje zahtijeva druga ugovorna stranka prilikom ulaska, izlaska ili boravka na području te druge ugovorne stranke. Svaka ugovorna stranka će se pobrinuti da se na njezinom području stvarno primjenjuju odgovarajuće mjere u svrhu zaštite zrakoplova, te provjere putnika, posade, njihove ručne prtljage, prtljage, kao i tereta i zaliha zrakoplova prije i za vrijeme ukrcaja ili utovara. Svaka će ugovorna stranka isto tako pozitivno razmotriti bilo koji zahtjev druge ugovorne stranke za poduzimanjem razumnih posebnih mjera sigurnosti kako bi se suprotstavilo određenoj opasnosti.
5. Ako se dogodi nezakonita otmica ili prijetnja nezakonitom otmicom civilnog zrakoplova ili neke druge nezakonite radnje usmjerene protiv sigurnosti takvog zrakoplova, njegovih putnika i posade, zračnih luka i navigacijskih uređaja, svaka ugovorna stranka će pomoći drugoj ugovornoj stranci olakšavanjem veza i drugim sličnim odgovarajućim mjerama usmjerenim na brzo i sigurno okončanje takvog događaja ili prijetnje istim.

6. Ukoliko bi jedna ugovorna stranka imala problema glede odredbi o zrakoplovnoj sigurnosti navedenih u ovom članku, zrakoplovne vlasti bilo koje od ugovornih stranaka mogu zatražiti trenutačne konzultacije sa zrakoplovnim vlastima druge ugovorne stranke.

#### **Članak 11.** **PRIPREMA STATISTIKE**

Zrakoplovne vlasti svake od ugovornih stranaka će dostaviti zrakoplovnim vlastima druge ugovorne stranke, na njihov zahtjev, takve periodične ili druge statističke izvještaje kakve ove vlasti mogu razumno zatražiti u svrhu preispitivanja kapaciteta koji su na ugovorenom zračnom prometu ponudili određeni zračni prijevoznici te ugovorne stranke. Takvi izvještaji obuhvaćat će sve potrebne informacije da bi se odredila količina prometa koji obavljaju ti zračni prijevoznici u ugovorenom zračnom prometu, te polazišta i odredišta tog prometa.

#### **Članak 12.** **KONVERZIJA I PRIENOS PRIHODA**

1. Određeni zračni prijevoznici Hong Konga (SAR) Posebnog Upravnog Područja imat će pravo konvertirati i prenijeti u Hong Kong (SAR) Posebno Upravno Područje iz Republike Hrvatske, na zahtjev, lokalne prihode koji premašuju iznose koji su lokalno isplaćeni. Određeni zračni prijevoznici Republike Hrvatske imat će pravo konvertirati i prenijeti iz Hong Konga (SAR) Posebnog Upravnog Područja u Republiku Hrvatsku, na zahtjev, lokalne prihode koji premašuju iznose koji su lokalno isplaćeni.
2. Konverzija i prijenos takvih prihoda bit će dozvoljena bez ograničenja prema deviznom tečaju koji se primjenjuje na promjenu valuta koji je na snazi u trenutku kada se takvi prihodi budu konvertirali i prenosili, te isti neće biti podložni nikakvim naplatama osim onih koje uobičajeno vrše banke za izvođenje takvih konverzija i prijenosa.

#### **Članak 13.** **PREDSTAVNIŠTVO ZRAČNOG PRIJEVOZNIKA I PRODAJA**

1. Određeni zračni prijevoznici svake od ugovornih stranaka imat će pravo, sukladno zakonima i pravnim propisima druge ugovorne stranke koji se odnose na ulazak, boravak i upošljavanje, dovesti i zadržati na području te druge ugovorne stranke upravno, tehničko, operativno i drugo stručno osoblje koje je potrebno u svrhu obavljanja zračnog prijevoza.
2. Određeni zračni prijevoznici svake od ugovornih stranaka imat će se nadalje pravo baviti prodajom zračnog prijevoza na području druge ugovorne stranke i to izravno ili putem svojih zastupnika. Određeni zračni prijevoznici svake od ugovornih stranaka imat će pravo prodavati, a svaka će osoba biti slobodna kupovati, takav prijevoz u lokalnoj valuti ili u bilo kojoj drugoj konvertibilnoj valuti bez ograničenja.

#### **Članak 14.** **KORISNIČKE NAKNADE**

1. Izraz "korisnička naknada" znači pristojba koju zračnom prijevozniku naplaćuju mjerodavne vlasti ili koju mjerodavne vlasti uvode radi naplate za korištenja zračnih luka ili uređaja, ili pak navigacijskih uređaja uključivši srodne usluge i uređaje za zrakoplov, njegovu posadu, putnike i teret.
2. Ugovorna stranka neće određenim zračnim prijevoznicima druge ugovorne stranke uvesti ili dozvoliti da im se uvedu korisničke naknade više od naknada koje su uvedene za njihove vlastite zračne prijevoznike koji obavljaju sličan međunarodni zračni promet.

3. Svaka ugovorna stranka će zatražiti konzultacije o korisničkim naknadama između mjerodavnih vlasti koje ih naplaćuju i zračnih prijevoznika koji koriste usluge i uređaje koje im pružaju navedene vlasti koje i naplaćuju korisničke pristojbe, kad god je moguće preko predstavničkih tijela tih zračnih prijevoznika. Korisnicima će se poslati razumna obavijest o bilo kakvom prijedlogu promjena korisničkih naknada da im se omogući da iskažu svoje mišljenje prije provođenja samih promjena. Svaka će ugovorna stranka nadalje zatražiti od svojih nadležnih vlasti koje naplaćuju korisničke naknade i navedenih korisnika da izmijene odgovarajuće informacije koje se tiču korisničkih naknada.

#### **Članak 15. KONZULTACIJE**

Bilo koja od ugovornih stranaka može u bilo kojem trenutku zatražiti konzultacije o uvođenju, tumačenju, provođenju ili izmjenama i dopunama ovog Sporazuma. Takve konzultacije koje se mogu održati između zrakoplovnih vlasti ugovornih stranaka počet će u roku od 60 dana od datuma kada druga ugovorna stranka primi navedeni pisani zahtjev, osim ako se ugovorne stranke ne dogovore drugačije.

#### **Članak 16. RJEŠAVANJE SPOROVA**

1. Ukoliko dođe do bilo kakvog spora između ugovornih stranaka koji se odnosi na tumačenje ili primjenu ovog Sporazuma ugovorne će ga stranke prvenstveno pokušati riješiti pregovorima.
2. Ukoliko ugovorne stranke ne riješe spor pregovorima, mogu se složiti da spor prosljede nekoj osobi ili tijelu da isti donesu odluku ili se spor, na zahtjev bilo koje od ugovornih stranaka, može podnijeti Arbitražnom sudu koji će se sastojati od tri arbitražna suca i koji će se konstituirati na sljedeći način:
  - (a) u roku od 30 dana od dana primitka zahtjeva za arbitražom svaka će ugovorna stranka odrediti jednog arbitražnog suca. Dva arbitražna suca će se u roku od 60 dana od imenovanja drugog arbitražnog suca dogovoriti o izboru trećeg arbitražnog suca koji će imati ulogu predsjednika arbitražnog suda i bit će državljanin zemlje koja će se u navedenom sporu smatrati neutralnom;
  - (b) ukoliko bilo koja od ugovornih stranaka ne imenuje svog arbitražnog suca u gore navedenom periodu, ugovorna stranka može zatražiti od predsjednika Vijeća Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva da imenuje arbitražnog suca u roku od 30 dana. Ukoliko predsjednik zaključi da je on državljanin zemlje koja se u navedenom sporu ne može smatrati neutralnom, najviši potpredsjednik koji nije diskvalificiran u tom pogledu izvršit će imenovanje.
3. Osim u slučaju koji je naveden ovdje u ovom članku ili ako se ugovorne stranke drugačije ne dogovore, sud će odrediti granice svoje nadležnosti i uspostaviti će svoj vlastiti postupak. Prema nalogu suda, ili na zahtjev ugovorne stranke, održat će se vijećanje na kojem će se odrediti točna pitanja o kojima će se izvršiti arbitraža i posebni postupci kojih će se arbitraža pridržavati i to najkasnije 30 dana nakon potpunog konstituiranja suda.
4. Osim ako se ugovorne stranke drugačije dogovore ili ako sud drugačije odredi, svaka će ugovorna stranka u roku od 45 dana od potpunog konstituiranja suda predati memorandum. Odgovori će dospjeti 60 dana nakon toga. Sud će održati saslušanje na zahtjev ugovorne stranke, ili prema vlastitom nahođenju, u roku od 30 dana nakon što su dospjeli odgovori.
5. Sud će nastojati poslati pisanu odluku u roku od 30 dana nakon završetka saslušanja ili, ukoliko nikakvo saslušanje nije održano, nakon datuma predaje obaju dogovora. Odluka će biti donesena većinom glasova.

6. Ugovorna stranka može predati zahtjev za pojašnjenjem odluke u roku od 15 dana nakon što ju je primila i takvo će se pojašnjenje izdati u roku od 15 dana nakon primljenog zahtjeva za istim.
7. Odluka suda bit će obvezujuća za ugovorne stranke.
8. Svaka će ugovorna stranka snositi troškove arbitražnog suca kojeg je imenovala. Druge troškove suda ugovorne će stranke podijeliti u jednakim omjerima uključivši bilo kakve troškove koje je imao predsjednik ili potpredsjednik Vijeća Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva prilikom uvođenja postupaka opisanih u stavku 2. točka (b) ovog članka.

**Članak 17.**  
IZMJENE I DOPUNE

Bilo kakve izmjene i dopune ovog Sporazuma o kojima su se dogovorile ugovorne stranke stupit će na snagu nakon što ih u pisanom obliku potvrde obje ugovorne stranke.

**Članak 18.**  
OTKAZ

Jedna ugovorna stranka može u bilo kojem trenutku u pisanom obliku obavijestiti drugu ugovornu stranku o svojoj odluci da otkáže ovaj Sporazum. Ovaj će Sporazum prestati vrijediti u ponoć (na mjestu primitka pisane obavijesti) odmah prije prve godišnjice od datuma kada je druga ugovorna stranka primila tu obavijest, osim ako se takva obavijest dogovorno ne povuče prije isteka tog perioda.

**Članak 19.**  
REGISTRACIJA KOD MEĐUNARODNE ORGANIZACIJE CIVILNOG ZRAKOPLOVSTVA

Ovaj će Sporazum kao i bilo kakve izmjene i dopune istih biti registriran kod Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva.

**Članak 20.**  
STUPANJE NA SNAGU

Ugovorne će stranke obavijestiti jedna drugu o završetku unutarnjih postupaka koji su potrebni da bi ovaj Sporazum stupio na snagu izmjenom pisanih obavijesti. Ovaj Sporazum će stupiti na snagu na datum zadnje pisane obavijesti.

Kao potvrdu navedenog, dolje potpisani, propisno ovlašteni svaki od svoje Vlade, potpisali su ovaj Sporazum.

Sastavljeno u dva primjerka u Zagrebu, dana 07. lipnja 2002. na engleskom i hrvatskom jeziku, pri čemu su oba teksta jednako vjerodostojna. U slučaju bilo kakvog neslaganja prilikom tumačenja istog prevladat će engleski tekst

**Za Vladu Hong Konga (SAR) Posebnog  
Upravnog Područja Narodne Republike Kine**

**Za Vladu  
Republike Hrvatske**

**DODATAK**  
**RASPORED LINIJA**

Odlomak 1

Linije na kojima će zračni prijevoz obavljati određeni zračni prijevoznik ili prijevoznici Hong Konga (SAR) Posebnog Upravnog Područja:

Hong Kong (SAR) Posebno Upravno Područje – mjesta između – mjesta u Republici Hrvatskoj – mjesta iza.

Opaske:

1. Mjesta na kojima će se obavljati zračni prijevoz na linijama koje su navedene gore zajednički će odrediti zrakoplovne vlasti ugovornih stranaka.
2. Određeni zračni prijevoznik ili prijevoznici Hong Konga (SAR) Posebnog Upravnog Područja može na bilo kojem ili na svim letovima zaobići slijetanje u bilo kojem mjestu na linijama koje su navedene gore, ili može prometovati kroz mjesta između bilo kojim redom, kroz mjesta u Republici Hrvatskoj bilo kojim redom, te kroz mjesta iza bilo kojim redom, pod uvjetom da ugovoreni zračni promet na tim linijama počinje u Hong Kongu (SAR) Posebnom Upravnom Području.
3. Nikakav se promet ne može ukrcati u mjestu između ili u mjestu iza i iskrcati u mjestima u Republici Hrvatskoj ili obrnuto, osim ako su ista s vremena na vrijeme zajednički odredile zrakoplovne vlasti ugovornih stranaka.
4. Niti jedno mjesto u Narodnoj Republici Kini ne može se smatrati mjestom između ili mjestom iza.

Odlomak 2

Linije na kojima će zračni prijevoz obavljati određeni zračni prijevoznik ili prijevoznici Republike Hrvatske:

Mjesta u Republici Hrvatskoj – mjesta između – Hong Kong (SAR) Posebno Upravno Područje – mjesta iza.

Opaske:

1. Mjesta na kojima će se obavljati zračni prijevoz na linijama koje su navedene gore zajednički će odrediti zrakoplovne vlasti ugovornih stranaka.
2. Određeni zračni prijevoznik ili prijevoznici Republike Hrvatske može na bilo kojem ili na svim letovima zaobići slijetanje u bilo kojem mjestu na linijama koje su navedene gore ili može prometovati kroz mjesta između bilo kojim redom, kroz mjesta u Republici Hrvatskoj bilo kojim redom, te kroz mjesta iza bilo kojim redom, pod uvjetom da ugovoreni zračni promet na tim linijama počinje u Republici Hrvatskoj.
3. Nikakav se promet ne može ukrcati u mjestu između ili u mjestu iza i iskrcati u mjestima u Hong Kongu (SAR) Posebnom Upravnom Području ili obrnuto, osim ako su ista s vremena na vrijeme zajednički odredile zrakoplovne vlasti ugovornih stranaka.
4. Niti jedno mjesto u Narodnoj Republici Kini ne može se smatrati mjestom između ili mjestom iza.

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AIR SERVICES 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 CROATIA

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China ("the Hong Kong Special Administrative Region") and the Government of the Republic of Croatia (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

Desiring to promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between the Hong Kong Special Administrative Region and the Republic of Croatia,

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-General of Civil Aviation, and in the case of the Republic of Croatia, the Ministry of Maritime Affairs, Transport and Communications, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

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

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

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

(e) the term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;

(f) the term "tariff" is as defined in Article 7(1) of this Agreement.

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

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

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

*Article 3. Grant of Rights*

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

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

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or developments, or special and unusual circumstances, a designated airline 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. Designation of and Operating Authorisation of Airlines*

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

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

(3) (a) The Government of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the Republic of Croatia or its nationals.

(b) The Government of the Republic of Croatia shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region.

(4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

#### *Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorisation*

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) (i) in the case of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the Republic of Croatia or its nationals;

(ii) in the case of the Government of the Republic of Croatia, in any case where it is not satisfied that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region; or

(b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or

(c) if that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

#### *Article 6. Principles Governing Operation of Agreed Services*

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

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



(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to :

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

(b) traffic requirements of the region through which the agreed service passes, taking account of other air services established by airlines of the States comprising that region; and

(c) the requirements of through airline operation.

(4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

#### *Article 7. Tariffs*

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

(a) the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;

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

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

(d) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and the Republic of Croatia shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

(3) The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariff, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because

no other designated airline is operating on the same route. References in this and the preceding paragraph to "the same route" are to the route operated, not the specified route.

(4) Any proposed tariff for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and the Republic of Croatia shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline or airlines seeking its approval in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article. It shall be filed not less than 60 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(5) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (4) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(6) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (5) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

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

(8) Subject to paragraph (9) of this Article, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain valid until a replacement tariff has been established.

(9) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, the validity of a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (8) of this Article :

(a) where a tariff has a terminal date, for more than 12 months after that date;

(b) where a tariff has no terminal date, for more than 12 months after the date on which a replacement tariff is filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by a designated airline of a Contracting Party.

(10) (a) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region for carriage between the Republic of Croatia and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Republic of Croatia and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Republic of Croatia for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region

and a State other than the Republic of Croatia shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Hong Kong Special Administrative Region and, where appropriate, of the other State.

(b) Any proposed tariff for such carriage shall be filed by the designated airline of one Contracting Party seeking approval of such tariff with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. It shall be filed in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article and not less than 90 days (or such shorter period as they may decide) prior to the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(c) Such tariff may be approved at any time by the aeronautical authorities of the Contracting Party with whom it has been filed and shall be deemed to have been approved by them unless, within 30 days after the date of filing, they have served on the designated airline seeking approval of such tariff written notice of disapproval.

(d) The aeronautical authorities of a Contracting Party may withdraw approval of any such tariff approved or deemed to be approved by them on giving 90 days' notice to the designated airline charging such tariff. That airline shall cease to charge such tariff at the end of that period.

(11) Notwithstanding the provisions of paragraphs (5) and (10)(c) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not disapprove any proposed tariff filed with them by a designated airline which corresponds (e.g. in price level, conditions and date of expiry but not necessarily the routing being used) to the tariff charged by an airline of that Contracting Party for comparable services between the same points or is more restrictive or higher than that tariff.

#### *Article 8. Customs Duties*

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airlines of either 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 a designated airline of one Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such regular equipment and such other

items are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party.

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

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

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

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

#### *Article 9. Avoidance of Double Taxation*

(1) Income or profits derived from the operation of aircraft in international traffic by an airline of one Contracting Party, including participation in a pool service, a joint air transport operation or an international operating agency, which are subject to tax in the area of that Contracting Party shall be exempt from income tax, profits tax and all other taxes on income or profits imposed in the area of the other Contracting Party.

(2) Capital and assets of an airline of one Contracting Party relating to the operation of aircraft in international traffic shall be exempt from taxes of every kind and description on capital and assets imposed in the area of the other Contracting Party.

(3) Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic and movable property pertaining to the operation of such aircraft which are received by an airline of one Contracting Party shall be exempt from any tax on gains imposed in the area of the other Contracting Party.

(4) For the purposes of this Article:

(a) the term "income or profits" includes revenues and gross receipts from the operation of aircraft for the carriage of persons, livestock, goods, mail or merchandise in international traffic including:

(i) the charter or rental of aircraft;

(ii) the sale of tickets or similar documents, and the provision of services connected with such carriage, either for the airline itself or for any other airline; and

(iii) interest on funds directly connected with the operation of aircraft in international traffic;

(b) the term "international traffic" means any carriage by an aircraft except when such carriage is solely between places in the area of the other Contracting Party;

(c) the term "airline of one Contracting Party" means, in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, an airline incorporated and having its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region and, in the case of the Republic of Croatia, an airline substantially owned and effectively controlled by the Government of the Republic of Croatia or its nationals;

(d) the term "competent authority" means, in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Commissioner of Inland Revenue or his authorised representative, or any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the Commissioner or similar functions, and, in the case of the Republic of Croatia, the Ministry of Finance or their authorised representative.

(5) The competent authorities of the Contracting Parties shall, through consultation, endeavour to resolve by mutual agreement any disputes regarding the interpretation or application of this Article. Article 16 (Settlement of Disputes) shall not apply to any such dispute.

(6) Notwithstanding Article 20 (Entry into Force) each Contracting Party shall notify to the other the completion of the procedures required by its law for the bringing into force of this Article and the Article shall enter into force on the date of the last written notification. The Article shall then be applied :

(a) in the Hong Kong Special Administrative Region, for any year of assessment beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which this Agreement or this Article enters into force, whichever is the later;

(b) in the Republic of Croatia, for any year of assessment beginning on or after 1st January in the calendar year next following that in which this Agreement or this Article enters into force, whichever is the later.

(7) Notwithstanding Article 18 (Termination) where notice of denunciation of this Agreement is given under that Article, this Article shall cease to have effect :

(a) in the Hong Kong Special Administrative Region, for any year of assessment beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which notice is given;

(b) in the Republic of Croatia, for any year of assessment beginning on or after 1st January in the calendar year next following that in which notice is given.

(8) This Article shall cease to have effect in the event that an agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income, providing for similar exemptions to those in this Article, enters into force between the Contracting Parties.

*Article 10. Aviation Security*

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988.

(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 Organisation 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.

(6) Should one Contracting Party have problems with regard to the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

*Article 11. 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 capacity provided on the agreed services by the designated airlines of that Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

*Article 12. Conversion and Remittance of Revenue*

(1) The designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to convert and remit to the Hong Kong Special Administrative Region from the Republic of Croatia on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of the Republic of Croatia shall have the right to convert and remit to the Republic of Croatia from the Hong Kong Special Administrative Region on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

*Article 13. Airline Representation and Sales*

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

*Article 14. 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 designated 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 15. Consultation*

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

*Article 16. Settlement of Disputes*

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

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

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

(b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation 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 Organisation in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

#### *Article 17. Amendment*

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

#### *Article 18. Termination*

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

#### *Article 19. Registration with the International Civil Aviation Organisation*

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

#### *Article 20. Entry into Force*

The Contracting Parties shall notify each other of the completion of all the internal procedures required for the entry into force of this Agreement by exchange of notes in writing. This Agreement shall enter into force on the date of the last notification.

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

Done, in duplicate at Zagreb this 7th day of June 2002 in the English and Croatian languages, both texts being equally authentic. In the case of any 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 Government of the Republic of Croatia:

MARIO KOVAC

ANNEX. ROUTE SCHEDULE

*Section 1*

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region :

Hong Kong Special Administrative Region - intermediate points - points in the Republic of Croatia - points beyond.

NOTES :

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

2. The designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, points in the Republic of Croatia in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at the Hong Kong Special Administrative Region.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in the Republic of Croatia or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

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

*Section 2*

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Republic of Croatia :

Points in the Republic of Croatia - intermediate points - Hong Kong Special Administrative Region - points beyond.

NOTES :

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

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

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at the Hong Kong Special Administrative Region or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

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

[TRANSLATION - TRADUCTION]

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

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-kong de la République populaire de Chine ("la Région administrative spéciale de Hong-kong"), et le Gouvernement de la République de Croatie (ci-après dénommés "les Parties contractantes"),

Désireux de resserrer leurs relations mutuelles et de conclure un accord afin de mettre en place le cadre de l'exploitation des services aériens entre la Région administrative spéciale de Hong-kong et la République de Croatie,

Sont convenus de ce qui suit:

*Article premier. Définitions*

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

a) l'expression "autorités compétentes" s'entend, en ce qui concerne la Région administrative spéciale de Hong-kong, du Directeur général de l'aviation civile et, en ce qui concerne la République de Croatie, du Ministère des Affaires maritimes, des transports et des communications, ou, dans les deux cas, des personnes ou organismes dûment habilités à assumer les fonctions prévues dans le présent Accord et actuellement exercées par lesdites autorités;

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

c) le terme "zone", concernant la Région administrative spéciale de Hong-kong, s'entend de l'île de Kowloon et des Nouveaux Territoires et, concernant la République de Croatie, 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", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur attribue l'Article 96 de ladite Convention;

e) l'expression "le présent Accord" s'entend du présent Accord, de son annexe et de tous amendements apportés à cet Accord ou à son annexe;

f) le terme "tarif" a le sens que lui attribue le paragraphe 1 de l'Article 7 de ladite Convention.

*Article 2. Dispositions de la Convention de Chicago régissant  
l'exploitation des services aériens internationaux*

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

*Article 3. Octroi de droits*

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

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

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après énumérés dans le présent Accord, aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées à la section appropriée de l'Annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après "services convenus" et "routes indiquées" respectivement. Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante bénéficient, outre les droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire escale dans la zone de l'autre Partie contractante aux points déterminés pour la route considérée, conformément à l'Annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer et de débarquer des passagers, des marchandises et du courrier, séparément ou ensemble.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, en un point de la zone de l'autre Partie contractante, des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, conformément à un contrat de louage ou contre rémunération, à un autre point de la zone de cette autre Partie contractante.

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

*Article 4. Désignation et autorisation d'exploitation des entreprises de transport aérien*

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

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans retard, à l'entreprise ou aux entreprises désignées, les autorisations d'exploitation voulues.

3. a) Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord dans tous les cas où il n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement de la République de Croatie ou de ses ressortissants.

b) Le Gouvernement de la République de Croatie a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord s'il n'a pas la preuve que cette entreprise a été constituée et a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong-Kong.

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

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

#### *Article 5. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation*

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

a) i) dans le cas du Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong, s'il n'a pas la preuve qu'une partie importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement de la République de Croatie ou de ses ressortissants;

ii) dans le cas du Gouvernement de la République de Croatie, s'il n'a pas la preuve que cette entreprise a été constituée et qu'elle a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong-Kong; ou

b) si l'entreprise en question ne conforme pas son exploitation à la législation ou à la réglementation de la Partie contractante qui accorde ces droits; ou

c) si ladite entreprise ne conforme pas son exploitation aux dispositions du présent Accord.

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

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

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

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent, dans l'exploitation des services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

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

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

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

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

4. La capacité à fournir sur les routes indiquées est déterminée conjointement de temps à autre par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

*Article 7. Tarifs*

1. Le terme "tarif" s'entend indifféremment:

a) du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers et de leurs bagages par des services aériens réguliers, ainsi que des frais et conditions relatifs aux prestations accessoires à ce transport;

b) du taux de fret appliqué par une entreprise de transport aérien pour le transport du fret (à l'exception du courrier) par des services aériens réguliers;

c) des conditions qui régissent la disponibilité ou l'applicabilité dudit prix ou dudit taux de fret, y compris les avantages qui s'y rattachent; et

d) de la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou sur les lettres de transport aérien établies par lui pour le transport par des services aériens réguliers.

2. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour les transports entre la Région administrative spéciale de Hong-kong et la



République de Croatie sont ceux agréés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, y compris le coût de l'exploitation des services convenus, l'intérêt des usagers, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres entreprises de transport aérien qui exploitent tout ou partie de la même route.

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

4. Le tarif proposé pour le transport entre la Région administrative spéciale de Hong-kong et la République de Croatie doit être déposé auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes sous la forme que les autorités aéronautiques peuvent séparément exiger pour faire apparaître les éléments d'information prévus au paragraphe 1 du présent article. Il est déposé 60 jours au moins (ou un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date proposée pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé est considéré comme ayant été déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il est reçu par lesdites autorités aéronautiques.

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

6. Si une notification de rejet est adressée, conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent fixer le tarif par accord mutuel. À cet effet, l'une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours de la notification de rejet, demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui doivent avoir lieu dans les 30 jours de la réception par l'autre Partie contractante de la notification écrite de la demande.

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

8. Sous réserve du paragraphe 9 du présent article, un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit fixé.

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

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

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

10. a) Les tarifs appliqués par une entreprise de transport aérien désignée de la Région administrative spéciale de Hong-kong pour les transports entre la République de Croatie et un autre État doivent être agréés par les autorités aéronautiques de la République de Croatie et, le cas échéant, par celles de l'autre État. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées de la République de Croatie pour le transport entre la Région administrative spéciale de Hong-kong et un État autre que la République de Croatie doivent être agréés par les autorités aéronautiques de la Région administrative spéciale de Hong-kong et, le cas échéant, par celles de l'autre État;

b) Tout tarif proposé pour un transport de cette nature est déposé par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes qui en sollicite l'agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans la forme exigée par ces autorités, afin de faire apparaître les éléments spécifiés au paragraphe 1 du présent article, 90 jours au moins (ou dans un délai plus court si lesdites autorités y consentent) avant la date projetée de son entrée en vigueur. Le tarif proposé est réputé déposé à la date à laquelle ces autorités aéronautiques l'ont reçu;

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

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

11. Nonobstant les dispositions du paragraphe 5 et de l'alinéa c) du paragraphe 10 du présent article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne rejettent pas un tarif proposé qui a été déposé auprès d'elles par une entreprise de transport aérien désignée et qui correspond (par exemple par son niveau, par les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration, mais pas nécessairement l'itinéraire utilisé) au tarif appliqué par une entreprise de transport aérien de cette Partie contractante pour l'exploitation de services aériens comparables entre les mêmes points ou qui est plus élevé ou assorti de conditions plus restrictives que ledit tarif.

#### *Article 8. Droits de douane*

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leurs combustibles et lubrifiants,

leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, ainsi que les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires, non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, à condition que ces équipements normaux et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Les équipements normaux, les combustibles, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, ainsi que les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), les billets imprimés, les feuilles de route, les documents imprimés revêtus de l'emblème d'une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes et les documents publicitaires usuels, distribués gratuitement par ladite entreprise, introduits dans la zone de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise de transport aérien, sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la zone de l'autre Partie contractante.

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

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les autres équipements et approvisionnements visés au paragraphe 1 du présent article, peuvent être déchargés dans la zone de l'autre Partie contractante avec l'accord de ses autorités douanières. Dans ce cas, ils bénéficient, sur la base de la réciprocité, des exemptions prévues au paragraphe 1 du présent article jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuées conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette autre Partie contractante peuvent cependant exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment-là.

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

6. Les bagages et les marchandises en transit direct dans la zone d'une Partie contractante sont exonérés des droits de douane, droits d'accise et frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée.

*Article 9. Prévention de la double imposition*

1. Les revenus ou les bénéfices liés à l'exploitation d'un aéronef utilisé pour des vols internationaux par une compagnie aérienne de l'une des Parties contractantes, y compris sous forme de participation à un service groupé, une opération commune de transport aérien ou une agence d'exploitation internationale qui sont soumises à un impôt sur le territoire de cette Partie contractante seront exonérés d'impôt sur le revenu et d'impôts sur les bénéfices, ainsi que de tous autres impôts sur les recettes ou les bénéfices appliqués sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2. Le capital ou les avoirs d'une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante liés à l'exploitation d'un aéronef en trafic international sont exonérés de tous impôts sur le capital et les avoirs appliqués dans la zone de l'autre Partie contractante.

3. Les bénéfices découlant du transfert d'un aéronef exploité en trafic international et des biens meubles ayant trait à l'exploitation dudit aéronef, qui sont enregistrés par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante, sont exonérés de tous impôts sur les bénéfices, perçus dans la zone de l'autre Partie contractante.

4. Aux fins du présent article:

a) L'expression "revenus ou bénéfices" inclut les revenus et les entrées brutes découlant de l'exploitation d'un aéronef pour le transport de personnes, de bétail, de marchandises, de courrier ou autres dans le cadre du trafic international, y compris:

i) l'affrètement ou la location d'un aéronef;

ii) la vente de billets ou documents de même nature, et la prestation de services liés à ce transport, que ce soit pour ladite entreprise de transport aérien ou pour toute autre compagnie aérienne; et

iii) les intérêts sur les fonds directement liés à l'exploitation de l'aéronef en trafic international;

b) L'expression "trafic international" désigne tout transport par un aéronef sauf lorsque ce transport relie uniquement des endroits situés sur le territoire de l'autre Partie contractante;

c) L'expression "entreprise de transport aérien d'une Partie contractante" désigne, dans le cas de la Région administrative de Hong-kong une entreprise de transport aérien enregistrée et ayant son principal centre d'activité dans la Région administrative spéciale de Hong-kong, et, dans le cas de la République de Croatie, une entreprise de transport aérien dont les actions appartiennent en majorité au Gouvernement de la République de Croatie ou à ses ressortissants, et qui est placée sous leur contrôle;

d) L'expression "autorité compétente" désigne, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong-kong, le Commissaire à l'administration fiscale ou son représentant autorisé, ou toute personne ou organisme autorisé à accomplir une fonction incombant à l'heure actuelle au Commissaire ou des fonctions semblables et, dans le cas de la République de Croatie, le Ministère des Finances ou son représentant autorisé.

5. Les autorités compétentes des Parties contractantes s'efforceront, dans le cadre de consultations, de résoudre par accord mutuel tout différend concernant l'interprétation ou

l'application du présent article. L'article 16 (Règlement des différends) ne s'applique pas dans ce cas.

6. Nonobstant l'article 20 (Entrée en vigueur), chaque Partie contractante notifiera à l'autre que les formalités requises par sa législation en ce qui concerne l'entrée en vigueur du présent article sont terminées et celui-ci entrera en vigueur à la date de la dernière notification écrite. Le présent Article sera alors appliqué:

a) dans la Région administrative spéciale de Hong-kong, pour toute année d'imposition, à partir du 1er avril de l'année civile suivant celle au cours de laquelle le présent Accord ou l'article entre en vigueur, si cette dernière date est postérieure;

b) en République de Croatie, pour tout exercice financier commençant à partir du 1er janvier de l'année civile suivant celle au cours de laquelle le présent Accord ou l'article entre en vigueur, si cette dernière date est postérieure.

7. Nonobstant l'article 18 (Dénonciation), lorsque la notification de la dénonciation du présent Accord est donnée au titre du présent article, ce dernier cesse de produire ses effets:

a) dans la Région administrative spéciale de Hong-kong, pour toute année d'imposition commençant à partir du 1er avril de l'année civile suivant immédiatement celle au cours de laquelle ladite notification est donnée;

b) en République de Croatie, pour tout exercice financier commençant à partir du 1er janvier de l'année civile suivant immédiatement celle au cours de laquelle la notification est donnée.

8. Le présent article cesse d'être valide dans le cas où un accord visant la prévention de la double imposition en ce qui concerne les impôts sur le revenu, prévoyant des exonérations similaires à celles prévues dans le présent article, entre en vigueur entre les Parties contractantes.

#### *Article 10. Sécurité aérienne*

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a à l'égard de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. En particulier, elle s'acquittera des obligations en matière de sécurité de la navigation aérienne qui lui incombent en vertu 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, ainsi que du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signé à Montréal le 24 février 1988.

2. Chaque Partie contractante prête à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et 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 conforment aux normes de sécurité aérienne applicables, établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chaque Partie contractante exige des exploitants d'aéronefs de son pavillon ou des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur son territoire, ainsi que des exploitants d'aéroports situés dans sa zone, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante convient que les exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 du présent article, qui sont exigées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur ledit territoire de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire pour protéger les aéronefs, inspecter les passagers et leurs bagages à main, les équipages, les marchandises, les bagages de soute, le courrier et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante pour que des mesures de sécurité spéciales soient prises en vue de faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident ou que plane la menace 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 assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risque pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

6. Si une Partie contractante rencontre des difficultés pour appliquer les dispositions relatives à la sécurité prévues dans le présent article, les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent demander à l'autre Partie contractante d'organiser immédiatement des consultations.

#### *Article 11. Fourniture de statistiques*

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de ces dernières, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci ont raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte sur les services convenus par les entreprises désignées de la Partie contractante. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises désignées sur les services convenus, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

#### *Article 12. Conversion et transfert des recettes*

1. Les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong-kong ont le droit de convertir et de transférer, de la République de Croatie vers la Région administrative spéciale de Hong-kong, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales. Les entreprises de transport aérien désignées de la

République de Croatie ont le droit de convertir et de transférer, de la Région administrative spéciale de Hong-kong vers la République de Croatie, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

2. La conversion et le transfert de ces recettes sont autorisés sans restriction au taux de change applicable aux opérations courantes en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont frappés d'aucune charge à l'exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations.

*Article 13. Représentation des entreprises de transport aérien et ventes*

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

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

*Article 14. Redevances d'usage*

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

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

3. Chaque Partie contractante encourage la concertation sur les redevances d'usage entre ses autorités responsables de la perception de ces redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par ces autorités, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Si possible, toute proposition de modification des redevances d'usage est communiquée aux usagers avec un préavis raisonnable pour leur permettre d'exprimer leur opinion avant que lesdites modifications entrent en vigueur. Chaque Partie contractante encourage en outre ses autorités compétentes en matière de redevances et les usagers à échanger tous renseignements utiles sur les redevances d'usage.

*Article 15. Consultations*

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

*Article 16. Règlement des différends*

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

2. Si elles ne parviennent pas à régler le différend par voie de négociations, les Parties contractantes peuvent le soumettre à la décision d'une personne ou d'un organisme choisi par elles d'un commun accord ou, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, à la décision d'un tribunal de trois arbitres, constitué de la manière suivante:

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

b) Si, dans les délais précisés ci-dessus, l'une ou l'autre des désignations n'a pas été effectuée, chacune des Parties contractantes peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder dans les 30 jours à la désignation nécessaire. Si le Président estime être ressortissant d'un État qui ne saurait être considéré comme neutre dans le différend, le Vice-président ayant le plus d'ancienneté et qui ne peut être récusé à ce titre, procède à la désignation.

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

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

5. Le tribunal s'efforce de rendre une sentence écrite dans les 30 jours qui suivent la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, dans les 30 jours qui suivent la date de dépôt des deux répliques. La décision du tribunal est prise à la majorité.



6. Chaque Partie contractante peut présenter une demande d'éclaircissement en ce qui concerne la sentence dans un délai de 15 jours courant à partir de la date de sa réception, et les éclaircissements seront fournis dans les 15 jours à compter de la demande à cet effet.

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

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

#### *Article 17. Amendement*

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

#### *Article 18. Dénonciation*

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

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

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

#### *Article 20. Entrée en vigueur*

Les Parties contractantes se notifient par écrit l'accomplissement de leurs formalités respectives pour l'entrée en vigueur du présent Accord. Celui-ci entre en vigueur à la date de la dernière notification.

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

Fait en double exemplaire à Zagreb le 7 juin 2002, en langues anglaise et croate, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, la version anglaise prévaut.

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

SANDRA LEE

Pour le Gouvernement de la République de Croatie:

MARIO KOVAC

ANNEXE. TABLEAU DES ROUTES

*Section 1*

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong-kong:

Région administrative spéciale de Hong-kong - points intermédiaires - points dans la République de Croatie - points au-delà.

NOTES:

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

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong-kong peuvent, lors de tout vol, omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points intermédiaires, les points situés en République de Croatie dans n'importe quel ordre, et les points au-delà dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur départ dans la Région administrative spéciale de Hong-kong.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire ou en un point au-delà pour être débarqué en République de Croatie, ou inversement, sauf lorsque les autorités aéronautiques des Parties contractantes en conviennent autrement de temps à autre.

4. Aucun point situé en Cbine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

*Section 2*

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la République de Croatie:

Points dans la République de Croatie - points intermédiaires - Région administrative spéciale de Hong-kong -- points au-delà.

NOTES:

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

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la République de Croatie peuvent, lors de tout vol, omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir les points situés en Région administrative spéciale de Hong-kong dans n'importe quel ordre, et les points au-delà dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur départ en République de Croatie.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire ou en un point au-delà pour être débarqué dans la Région administrative spéciale de Hong-kong, ou inversement, sauf lorsque les autorités aéronautiques des Parties contractantes en conviennent autrement de temps à autre.

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