Treaty Series

Treaties and international agreements registered or filed and recorded with the Secretariat of the United Nations

Recueil des Traités

Traités et accords internationaux enregistrés ou classés et inscrits au répertoire au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies
Treaties and international agreements
registered or filed and recorded
with the Secretariat of the United Nations

VOLUME 1981 1997
I. Nos. 33863-33911
II. No. 1198

TABLE OF CONTENTS

I

Treaties and international agreements
registered from 25 June 1997 to 30 June 1997

No. 33863. Spain and Lebanon:
Agreement on the reciprocal promotion and protection of investments. Signed at Madrid on 22 February 1996 ................................................................. 3

No. 33864. Spain and United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization:
Exchange of letters constituting an agreement concerning the symposium on the effects of the multimedia electronic communication (information super-highway) regarding the protection of copyrights and other holders of rights and their consequences on the economic and cultural development (Madrid 11-14 March 1996). Paris, 7 February 1996 and Madrid, 4 March 1996 .............. 31

No. 33865. Brazil and Chile:
Cooperation Agreement on cooperation between the diplomatic academies of the two countries. Signed at Brasília on 25 March 1996 ......................................................... 33

No. 33866. Brazil and Bolivia:
Agreement on exemption from taxes in respect of the implementation of the Brazil-Bolivia gas pipeline project. Signed at Brasilia on 5 August 1996 ............ 45

No. 33867. Brazil and Germany:
Exchange of notes constituting an agreement on the project “Subsistence Fishing Planning”, supplementary to the Basic Agreement on technical cooperation. Brasilia, 29 January 1997 ................................................................. 57
TABLE DES MATIÈRES

I

Traités et accords internationaux
enregistrés du 25 juin 1997 au 30 juin 1997

N° 33863. Espagne et Liban :
Accord relatif à la promotion et à la protection réciproques des investissements. Signé à Madrid le 22 février 1996 ................................................................. 3

N° 33864. Espagne et Organisation des Nations Unies pour l’éducation, la science et la culture :

N° 33865. Brésil et Chili :
Accord de coopération entre les académies diplomatiques des deux pays. Signé à Brasilia le 25 mars 1996 ...................................................................................... 33

N° 33866. Brésil et Bolivie :
Accord relatif à l’exonération fiscale concernant l’exécution du projet de gazoduc Brésil-Bolivie. Signé à Brasilia le 5 août 1996 ......................................................... 45

N° 33867. Brésil et Allemagne :
Échange de notes constituant un accord relatif au projet « Planification de la pêche de subsistance », complémentaire à l’Accord de base relatif à la coopération technique. Brasilia, 29 janvier 1997 ................................................................. 57
No. 33868. Brazil and Germany:
Exchange of notes constituting an agreement on the project “Environmental Impact caused by Great Dams”, supplementary to Basic Agreement on technical cooperation. Brasília, 29 January 1997 ................................................................. 59

No. 33869. Brazil and Germany:
Exchange of notes constituting an agreement on the Integrated project for the protection of indigenous lands and people of legal Amazon/demarcation of indigenous lands, supplementary to the Basic Agreement on technical cooperation. Brasília, 28 February 1997 ................................................................. 61

No. 33870. Brazil and Portugal:
Exchange of notes constituting an agreement on the exchange of experts on the development of activities of technical cooperation in the field of reform and modernization of the public administration, supplementary to the Basic Agreement on technical cooperation (with annexes). Brasília, 28 February 1997 .............................................................................................................................. 63

No. 33871. Multilateral:
Central American Treaty on the recovery and return of vehicles which have been stolen or unlawfully or improperly appropriated or retained (with annexes). Signed at Copan Ruinas, Honduras, on 14 December 1995 ......................... 65

No. 33872. Finland and United Arab Emirates:
Agreement on the promotion and reciprocal protection of investments. Signed at Abu Dhabi on 12 March 1996 .................................................................................................................. 99

No. 33873. Multilateral:
Treaty on the Southeast Asia Nuclear Weapon-Free Zone (with annex). Concluded at Bangkok on 15 December 1995 .............................................................. 129

No. 33874. United Nations (United Nations Children’s Fund) and Lebanon:
Basic Cooperation Agreement. Signed at Beirut on 19 May 1995.............................. 167

No. 33875. International Bank for Reconstruction and Development and Saint Vincent and the Grenadines:
Loan Agreement—Solid Waste Management Project (with schedule and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements dated 1 January 1985). Signed at Kingston, Jamaica, on 11 May 1995 ................................................................. 169

No. 33876. International Development Association and Saint Vincent and the Grenadines:
Development Credit Agreement—Solid Waste Management Project (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Kingston, Jamaica, on 11 May 1995 .............. 171
NO 33868. Brésil et Allemagne :
Échange de notes constituant un accord relatif au projet « Impact sur l'environnement dû aux grands barrages », complémentaire à l'Accord de base relatif à la coopération technique. Brasilia, 29 janvier 1997................................................................. 59

NO 33869. Brésil et Allemagne :
Échange de notes constituant un accord relatif au projet intégré pour la protection des terres et des peuples autochtones de l'Amazone légale/délimitation des terres autochtones, complémentaire à l'Accord de base relatif à la coopération technique. Brasilia, 28 février 1997................................................................. 61

NO 33870. Brésil et Portugal :
Échange de notes constituant un accord relatif à l'échange d'experts dans le développement des activités de coopération technique dans le domaine de la réforme et de la modernisation de l'administration publique, complémentaire à l'Accord de base relatif à la coopération technique (avec annexes). Brasilia, 28 février 1997................................................................. 63

NO 33871. Multilatéral :
Traité centre-américain relatif au recouvrement et à la restitution des véhicules volés, il légalement ou indûment appropriés ou retenus (avec annexes). Signé à Copan Ruinas (Honduras) le 14 décembre 1995....................................................... 65

NO 33872. Finlande et Émirats arabes unis :
Accord relatif à la promotion et à la protection réciproques des investissements. Signé à Abou Dhabi le 12 mars 1996............................................................. 99

NO 33873. Multilatéral :
Traité sur la zone exempte d'armes nucléaires de l'Asie du Sud-est (avec annexe). Conclu à Bangkok le 15 décembre 1995.................................................... 129

NO 33874. Organisation des Nations Unies (Fonds des Nations Unies pour l'enfance) et Liban :
Accord de base relatif à la coopération. Signé à Beyrouth le 19 mai 1995............. 167

NO 33875. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Saint-Vincent-et-les Grenadines :
Accord de prêt — Projet de gestion des déchets solides (avec annexe et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie en date du 1er janvier 1985). Signé à Kingston (Jamaïque) le 11 mai 1995................................. 169

NO 33876. Association internationale de développement et Saint-Vincent-et-les Grenadines :
Accord de crédit de développement — Projet de gestion des déchets solides (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Kingston (Jamaïque) le 11 mai 1995................................. 171
No. 33877. International Development Association and Kenya:
Development Credit Agreement—*Nairobi-Mombasa Road Rehabilitation Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 13 February 1996 ................................................................. 173

No. 33878. International Development Association and Cameroon:
Development Credit Agreement—*Transport Sector Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 10 June 1996 ........................................ 175

No. 33879. International Development Association and China:
Development Credit Agreement—*Seed Sector Commercialization Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 1 August 1996 ....... 177

No. 33880. International Bank for Reconstruction and Development and China:

No. 33881. International Bank for Reconstruction and Development and China:

No. 33882. International Bank for Reconstruction and Development and Jordan:

No. 33883. International Bank for Reconstruction and Development and Brazil:
N° 33877. Association internationale de développement et Kenya :

N° 33878. Association internationale de développement et Cameroun :
Accord de crédit de développement — Projet relatif au secteur des transports (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 10 juin 1996 .......................................................................................................................... 175

N° 33879. Association internationale de développement et Chine :
Accord de crédit de développement — Projet de commercialisation dans le secteur des semences (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 1er août 1996 ........................................................................................................ 177

N° 33880. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Chine :
Accord de prêt — Projet de commercialisation dans le secteur des semences (avec annexe et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 1er août 1996 ........................................................................................................ 179

N° 33881. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Chine :
Accord de prêt — Deuxième projet relatif au réseau routier de Xinjiang (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 23 janvier 1997 ................................................................................................................ 181

N° 33882. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Jordanie :

N° 33883. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Brésil :
Accord de prêt — Projet de restructuration et de privatisation des chemins de fer fédéraux (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 17 septembre 1996 ........................................................................................................ 185
No. 33884. International Bank for Reconstruction and Development and Ecuador:


No. 33885. International Bank for Reconstruction and Development and El Salvador:


No. 33886. International Bank for Reconstruction and Development and El Salvador:


No. 33887. International Development Association and Azerbaijan:

Development Credit Agreement—Gas System Rehabilitation Project (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 2 October 1996 ...................... 193

No. 33888. International Development Association and Azerbaijan:

Development Credit Agreement—Farm Privatization Project (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 24 February 1997 ......................... 195

No. 33889. International Bank for Reconstruction and Development and Jamaica:


No. 33890. International Bank for Reconstruction and Development and Croatia:

N° 33884. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Équateur :

N° 33885. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et El Salvador :

N° 33886. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et El Salvador :
Accord de prêt — Projet d'administration foncière (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 11 décembre 1996 .............................................................. 191

N° 33887. Association internationale de développement et Azerbaïdjan :
Accord de crédit de développement — Projet de réhabilitation du système de gaz (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 2 octobre 1996 .............................................................. 193

N° 33888. Association internationale de développement et Azerbaïdjan :
Accord de crédit de développement — Projet de privatisation des exploitations agricoles (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 24 février 1997 .............................................................. 195

N° 33889. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Jamaïque :

N° 33890. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Croatie :
Accord de prêt — Projet de transport d'urgence et de déminage (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 4 décembre 1996 .............................................................. 199
No. 33891. International Bank for Reconstruction and Development and Philippines:


No. 33892. International Development Association and Yemen:

Development Credit Agreement—Emergency Flood Rehabilitation Project (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 30 December 1996 .... 203

No. 33893. International Development Association and Viet Nam:

Development Credit Agreement—Rural Transport Project (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 6 January 1997 .................................. 205

No. 33894. International Development Association and Armenia:

Interim Fund Development Credit Agreement—Enterprise Development Project (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 13 January 1997 ............................................................................................................................ 207

No. 33895. International Bank for Reconstruction and Development and Indonesia:


No. 33896. International Development Association and Ghana:

Development Credit Agreement—Public Financial Management Technical Assistance Project (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 29 January 1997 ............................................................................................................................ 211

No. 33897. International Development Association and Bosnia and Herzegovina:

Interim Fund Development Credit Agreement—Essential Hospital Services Project (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Sarajevo on 6 February 1997 ............................................................................................................................ 213

No. 33898. International Development Association and Bosnia and Herzegovina:

Interim Fund Development Credit Agreement—Emergency Industrial Restart Project (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Sarajevo on 6 February 1997 ............................................................................................................................ 215
N° 33891. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Philippines :
Accord de prêt — Projet de développement des ressources en eau (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 20 décembre 1996 ........................................................................................................ 201

N° 33892. Association internationale de développement et Yémen :
Accord de crédit de développement — Projet de réhabilitation d’urgence due aux inondations (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 30 décembre 1996 ........................................................................................................ 203

N° 33893. Association internationale de développement et Viêt Nam :
Accord de crédit de développement — Projet relatif aux transports ruraux (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 6 janvier 1997 .................................................................................. 205

N° 33894. Association internationale de développement et Arménie :
Accord de crédit de développement du fonds intérimaire — Projet de développement des entreprises (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 13 janvier 1997 .................................................................................. 207

N° 33895. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Indonésie :
Accord de prêt — Deuxième projet de développement urbain de Sulawesi (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 15 janvier 1997 ................................................................. 209

N° 33896. Association internationale de développement et Ghana :
Accord de crédit de développement — Projet d’assistance technique à la gestion des finances publiques (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 29 janvier 1997 .................................................................................. 211

N° 33897. Association internationale de développement et Bosnie-Herzégovine :
Accord de crédit de développement du fonds intérimaire — Projet de services essentiels dans les hôpitaux (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Sarajevo le 6 février 1997 .................................................................................. 213

N° 33898. Association internationale de développement et Bosnie-Herzégovine :
Accord de crédit de développement du fonds intérimaire — Projet d’urgence de relance industrielle (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Sarajevo le 6 février 1997 .................................................................................. 215
No. 33899. International Bank for Reconstruction and Development and Argentina:


No. 33900. International Bank for Reconstruction and Development and Argentina:

Loan Agreement—Public Investment Strengthening Technical Assistance Project (with schedules and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 21 February 1997 .............................................................................................................................. 219

No. 33901. International Development Association and Madagascar:

Interim Fund Development Credit Agreement—Structural Adjustment Credit (with schedule and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 14 March 1997 .............................................................................................................................. 221

No. 33902. International Development Association and India:

Development Credit Agreement—Tuberculosis Control Project (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 14 March 1997 .............................................................................................................................. 223

No. 33903. International Development Association and India:

Development Credit Agreement—Environmental Management Capacity Building Technical Assistance Project (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 14 March 1997 .............................................................................................................................. 225

No. 33904. International Development Association and Niger:

Development Credit Agreement—Public Sector Adjustment Credit (with schedule and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 20 March 1997 .............................................................................................................................. 227

No. 33905. International Bank for Reconstruction and Development and Peru:


No. 33906. Hong Kong (under an entrustment of authority from the United Kingdom Government) and United States of America:

Agreement concerning air services (with annex). Signed at Hong Kong on 7 April 1996 .............................................................................................................................. 231
N° 33899. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Argentine :
Accord de prêt — Projet de décentralisation et d’amélioration de l’enseignement secondaire et de développement de l’enseignement polyvalent (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 7 août 1996 ........................................ 217

N° 33900. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Argentine :
Accord de prêt — Projet d’assistance technique pour le renforcement des investissements publics (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 21 février 1997 .......................................................... 219

N° 33901. Association internationale de développement et Madagascar :
Accord de crédit de développement du fonds intérimaire — Crédit d’ajustement structurel (avec annexe et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 14 mars 1997 .......................................................... 221

N° 33902. Association internationale de développement et Inde :
Accord de crédit de développement — Projet de lutte contre la tuberculose (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 14 mars 1997 ................. 223

N° 33903. Association internationale de développement et Inde :
Accord de crédit de développement — Projet d’assistance technique pour le renforcement de la gestion de l’environnement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 14 mars 1997 .......................................................... 225

N° 33904. Association internationale de développement et Niger :
Accord de crédit de développement — Crédit d’ajustement au secteur public (avec annexe et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 20 mars 1997 ........................................................................ 227

N° 33905. Banque internationale pour la reconstruction et le développement et Pérou :
Accord de prêt — Projet relatif à la gestion des ressources naturelles et à la réduction de la pauvreté à Sierra (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Lima le 11 avril 1997 .................................................. 229

N° 33906. Hong Kong (en vertu d’une délégation de pouvoirs de la part du gouvernement du Royaume-Uni) et États-Unis d’Amérique :
Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Hong Kong le 7 avril 1996 .......................................................... 231
No. 33907. Hong Kong (under an entrustment of authority from the United Kingdom Government) and Japan:
Agreement for air services (with annex). Signed at Hong Kong on 28 February 1997 ............................................................... 265

No. 33908. Hong Kong (under an entrustment of authority from the United Kingdom Government) and Myanmar:
Agreement concerning air services (with annex). Signed at Hong Kong on 4 March 1997 ............................................................ 311

No. 33909. Hong Kong (under an entrustment of authority from the United Kingdom Government) and Thailand:
Agreement concerning air services (with annex). Signed at Hong Kong on 24 March 1997 ............................................................ 337

No. 33910. Hong Kong (under an entrustment of authority from the United Kingdom Government) and Philippines:
Agreement concerning air services (with annex). Signed at Pasay City on 26 May 1997 ............................................................... 381

No. 33911. Hong Kong (under an entrustment of authority from the United Kingdom Government) and Indonesia:
Agreement concerning air services (with annex). Signed at Hong Kong on 6 June 1997 ............................................................... 411

II

Treaties and international agreements
filed and recorded from 30 May 1997 to 30 June 1997

No. 1198. United Nations and Agency for Cultural and Technical Cooperation:
Cooperation Agreement. Signed at New York on 25 June 1997 ............................................................... 443

ANNEX A. Ratifications, accessions, subsequent agreements, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations

Acceptance by Nauru ............................................................... 454
<table>
<thead>
<tr>
<th>No.</th>
<th>Parties</th>
<th>Description</th>
<th>Signing Date</th>
<th>Pages</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>33907</td>
<td>Hong Kong (en vertu d’une délégation de pouvoirs de la part du gouvernement du Royaume-Uni) et Japon</td>
<td>Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Hong Kong le 28 février 1997</td>
<td></td>
<td>265</td>
</tr>
<tr>
<td>33908</td>
<td>Hong Kong (en vertu d’une délégation de pouvoirs de la part du gouvernement du Royaume-Uni) et Myanmar</td>
<td>Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Hong Kong le 4 mars 1997</td>
<td></td>
<td>311</td>
</tr>
<tr>
<td>33909</td>
<td>Hong Kong (en vertu d’une délégation de pouvoirs de la part du gouvernement du Royaume-Uni) et Thaïlande</td>
<td>Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Hong Kong le 24 mars 1997</td>
<td></td>
<td>337</td>
</tr>
<tr>
<td>33910</td>
<td>Hong Kong (en vertu d’une délégation de pouvoirs de la part du gouvernement du Royaume-Uni) et Philippines</td>
<td>Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Pasay City le 26 mai 1997</td>
<td></td>
<td>381</td>
</tr>
<tr>
<td>33911</td>
<td>Hong Kong (en vertu d’une délégation de pouvoirs de la part du gouvernement du Royaume-Uni) et Indonésie</td>
<td>Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Hong Kong le 6 juin 1997</td>
<td></td>
<td>411</td>
</tr>
</tbody>
</table>

## II

**Traités et accords internationaux classés**

et inscrits au répertoire du 30 mai 1997 au 30 juin 1997

<table>
<thead>
<tr>
<th>No.</th>
<th>Parties</th>
<th>Description</th>
<th>Signing Date</th>
<th>Pages</th>
</tr>
</thead>
</table>

**ANNEXE A. Ratifications, adhésions, accords ultérieurs, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l’Organisation des Nations Unies**

<table>
<thead>
<tr>
<th>No.</th>
<th>Description</th>
<th>Signing Date</th>
<th>Pages</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>52</td>
<td>Convention créant une Organisation des Nations Unies pour l’éducation, la science et la culture. Signée à Londres le 16 novembre 1945</td>
<td></td>
<td>454</td>
</tr>
</tbody>
</table>
No. 2937. Universal Copyright Convention. Signed at Geneva on 6 September 1952:

Succession by the former Yugoslav Republic of Macedonia ........................................... 455
Succession by the former Yugoslav Republic of Macedonia to Protocol 1 of 6 September 1952 to the above-mentioned Convention ......................................................... 455
Succession by the former Yugoslav Republic of Macedonia to Protocol 2 of 6 September 1952 to the above-mentioned Convention ......................................................... 456
Succession by the former Yugoslav Republic of Macedonia to Protocol 3 of 6 September 1952 to the above-mentioned Convention ......................................................... 456


Succession by the former Yugoslav Republic of Macedonia to the above-mentioned Convention and to the related Protocol of 14 May 1954 ........................................... 457


Termination ........................................................................................................................ 458

No. 6193. Convention against discrimination in education. Adopted on 14 December 1960 by the General Conference of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization at its eleventh session, held in Paris from 14 November to 15 December 1960:

Succession by the former Yugoslav Republic of Macedonia ........................................... 459


Succession by the former Yugoslav Republic of Macedonia ........................................... 460

No. 13272. Convention on the international exchange of information concerning civil status. Concluded at Istanbul on 4 September 1958:

Ratification by Belgium of the Additional Protocol to the above-mentioned Convention concluded at Patras on 6 September 1989 ......................................................... 461

No. 13444. Universal Copyright Convention as revised at Paris on 24 July 1971. Concluded at Paris on 24 July 1971:

Succession by the former Yugoslav Republic of Macedonia ........................................... 462

No. 14287. Regional Convention on the recognition of studies, diplomas and degrees in higher education in Latin America and the Caribbean. Concluded at Mexico City on 19 July 1974:

Succession by the former Yugoslav Republic of Macedonia ........................................... 463
N° 2937. Convention universelle sur le droit d'auteur. Signée à Genève le 6 septembre 1952:
   Succession de l'ex-République yougoslave de Macédoine ............................................. 455
   Succession de l'ex-République yougoslave de Macédoine au Protocole 1 du 6 septembre 1952 à la Convention susmentionnée ................................................................. 455
   Succession de l'ex-République yougoslave de Macédoine au Protocole 2 du 6 septembre 1952 à la Convention susmentionnée ................................................................. 456
   Succession de l'ex-République yougoslave de Macédoine au Protocole 3 du 6 septembre 1952 à la Convention susmentionnée ................................................................. 456

N° 3511. Convention pour la protection des biens culturels en cas de conflit armé. Faite à La Haye, le 14 mai 1954:
   Succession de l'ex-République yougoslave de Macédoine à la Convention susmentionnée et au Protocole y relatif du 14 mai 1954 ......................................................... 457

N° 4683. Accord entre le Gouvernement de la République libanaise et le Fonds des Nations Unies pour l'enfance concernant les activités du FISE au Liban. Signé à Beyrouth, le 3 juillet 1956:
   Abrogation .......................................................................................................................... 458

   Succession de l'ex-République yougoslave de Macédoine ............................................. 459

N° 11806. Convention concernant les mesures à prendre pour interdire et empêcher l'importation, l'exportation et le transfert de propriété illícites des biens culturels. Adoptée par la Conférence générale de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture lors de sa seizième session, à Paris, le 14 novembre 1970:
   Succession de l'ex-République yougoslave de Macédoine ............................................... 460

N° 13272. Convention concernant l'échange international d'informations en matière d'état civil. Conclue à Istanbul le 4 septembre 1958:
   Ratification par la Belgique du Protocole additionnel à la Convention susmentionnée, conclu à Patras le 6 septembre 1989 ................................................................. 461

N° 13444. Convention universelle sur le droit d'auteur révisée à Paris le 24 juillet 1971. Conclue à Paris le 24 juillet 1971:
   Succession de l'ex-République yougoslave de Macédoine ............................................... 462

N° 14287. Convention régionale sur la reconnaissance des études et des diplômes de l'enseignement supérieur en Amérique latine et dans la région des Caraïbes. Conclue à Mexico le 19 juillet 1974:
   Succession de l'ex-République yougoslave de Macédoine ............................................... 463

Succession by the former Yugoslav Republic of Macedonia .......................... 464

No. 16889. Convention on the recognition of studies, diplomas and degrees in higher education in the Arab and European States bordering on the Mediterranean. Signed at Nice on 17 December 1976:

Succession by the former Yugoslav Republic of Macedonia .......................... 465

No. 20966. Convention on the recognition of studies, diplomas and degrees concerning higher education in the States belonging to the Europe Region. Concluded at Paris on 21 December 1979:

Succession by the former Yugoslav Republic of Macedonia .......................... 466

No. 22132. Convention concerning the issue of plurilingual extracts from civil status records. Concluded at Vienna on 8 September 1976:

Application by Belgium.......................................................................................... 467

No. 25477. Agreement between the Government of Hong Kong (under an entrustment of authority from the Government of the United Kingdom) and the Government of the Kingdom of the Netherlands concerning air services. Signed at The Hague on 17 September 1986:

Exchange of letters constituting an agreement amending the above-mentioned Agreement. Hong Kong, 9 and 16 December 1996 .................................................. 468

Exchange of letters constituting an agreement amending the annex to the above-mentioned Agreement. Hong Kong, 9 and 16 December 1996 ................................. 472

No. 25948. Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of Mauritius for the promotion and protection of investments. Signed at Port Louis on 20 May 1986:

Territorial application ................................................................................................. 481

Territorial application ................................................................................................. 481


Definitive signature by the Mozambique ..................................................................... 482


Declaration made by Greece relating to the notification made by Turkey in respect of the declaration made by Greece upon ratification ........................................... 483

Succession de l'ex-République yougoslave de Macédoine ........................................... 464

Succession de l'ex-République yougoslave de Macédoine ........................................... 465

N° 20966. Convention sur la reconnaissance des études et des diplômes relatifs à l'enseignement supérieur dans les États de la région Europe. Conclue à Paris le 21 décembre 1979 :
Succession de l'ex-République yougoslave de Macédoine ........................................... 466

N° 22132. Convention relative à la délivrance d'extraits plurilingues d'actes de l'état civil. Conclue à Vienne le 8 septembre 1976 :
Application de la Belgique .................................................................................................. 467

N° 25477. Accord entre le Gouvernement de Hong Kong (en vertu d'une délégation de pouvoirs du Gouvernement du Royaume-Uni) et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas relatif aux services aériens. Signé à La Haye le 17 septembre 1986 :
Échange de lettres constituant un accord modifiant l'Accord susmentionné. Hong Kong, 9 et 16 décembre 1996 ................................................................. 475
Échange de lettres constituant un accord modifiant l'annexe à l'Accord susmentionné. Hong Kong, 9 et 16 décembre 1996 ................................................................. 478

N° 25948. Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de Maurice pour l'encouragement et la protection des investissements. Signé à Port-Louis le 20 mai 1986 :
Application territoriale ........................................................................................................ 481
Application territoriale ........................................................................................................ 481

Signature définitive du Mozambique ..................................................................................... 482

N° 31363. Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. Conclue à Montego Bay le 10 décembre 1982 :
Déclaration de la Grèce relative à la notification formulée par la Turquie à l'égard de la déclaration faite par la Grèce lors de la ratification ............................................. 483

Third Agreement amending the above-mentioned Agreement. Signed at Washington on 30 December 1996.......................................................... 485

No. 33283. Development Credit Agreement (*Capitalization Program Adjustment Credit*) between the Republic of Bolivia and the International Development Association. Signed at Washington on 7 July 1995:

Second Agreement amending the above-mentioned Agreement. Signed at Washington on 19 December 1996 .................................................................. 486

No. 33480. Convention to combat desertification in those countries experiencing serious drought and/or desertification, particularly in Africa. Opened for signature at Paris on 14 October 1994:

Ratifications and accessions by various countries............................................. 487

Troisième Accord modifiant l’Accord susmentionné. Signé à Washington le 30 décembre 1996................................................................. 485

N° 33283. Accord de crédit de développement *(Crédit d’ajustement pour un programme de capitalisation)* entre la République de Bolivie et l’Association internationale de développement. Signé à Washington le 7 juillet 1995 :

Deuxième Accord modifiant l’Accord susmentionné. Signé à Washington le 19 décembre 1996........................................................................... 486

N° 33480. Convention sur la lutte contre la désertification dans les pays gravement touchés par la sécheresse et/ou la désertification, en particulier en Afrique. Ouverte à la signature à Paris le 2 octobre 1994 :

Ratifications et adhésions de plusieurs pays ................................................................. 487
Under Article 102 of the Charter of the United Nations every treaty and every international agreement entered into by any Member of the United Nations after the coming into force of the Charter shall, as soon as possible, be registered with the Secretariat and published by it. Furthermore, no party to a treaty or international agreement subject to registration which has not been registered may invoke that treaty or agreement before any organ of the United Nations. The General Assembly, by resolution 97 (I), established regulations to give effect to Article 102 of the Charter (see text of the regulations, vol. 859, p. VIII).

The terms “treaty” and “international agreement” have not been defined either in the Charter or in the regulations, and the Secretariat follows the principle that it acts in accordance with the position of the Member State submitting an instrument for registration that so far as that party is concerned the instrument is a treaty or an international agreement within the meaning of Article 102. Registration of an instrument submitted by a Member State, therefore, does not imply a judgement by the Secretariat on the nature of the instrument, the status of a party or any similar question. It is the understanding of the Secretariat that its action does not confer on the instrument the status of a treaty or an international agreement if it does not already have that status and does not confer on a party a status which it would not otherwise have.

*  
**

Unless otherwise indicated, the translations of the original texts of treaties, etc., published in this Series have been made by the Secretariat of the United Nations.

NOTE DU SECRÉTARIAT


Le terme « traité » et l’expression « accord international » n’ont été définis ni dans la Charte ni dans le règlement, et le Secrétariat a pris comme principe de s’en tenir à la position adoptée à cet égard par l’Etat Membre qui a présenté l’instrument à l’enregistrement, à savoir que pour autant qu’il s’agit de cet Etat comme partie contractante l’instrument constitue un traité ou un accord international au sens de l’Article 102. Il s’ensuit que l’enregistrement d’un instrument présenté par un Etat Membre n’implique, de la part du Secrétariat, aucun jugement sur la nature de l’instrument, le statut d’une partie ou toute autre question similaire. Le Secrétariat considère donc que les actes qu’il pourrait être amené à accomplir ne confèrent pas à un instrument la qualité de « traité » ou d’« accord international » si cet instrument n’a pas déjà cette qualité, et qu’ils ne confèrent pas à une partie un statut que, par ailleurs, elle ne posséderait pas.

*  
**

Sauf indication contraire, les traductions des textes originaux des traités, etc., publiés dans ce Recueil ont été établies par le Secrétariat de l’Organisation des Nations Unies.
I

Treaties and international agreements
registered
from 25 June 1997 to 30 June 1997
Nos. 33863 to 33911

Traités et accords internationaux
enregistrés
du 25 juin 1997 au 30 juin 1997
N°s 33863 à 33911
No. 33863

---

SPAIN
and
LEBANON

Agreement on the reciprocal promotion and protection of investments. Signed at Madrid on 22 February 1996

Authentic texts: Spanish and English.
Registered by Spain on 25 June 1997.

---

ESPAGNE
et
LIBAN

Accord relatif à la promotion et à la protection réciproques des investissements. Signé à Madrid le 22 février 1996

Textes authentiques : espagnol et anglais.
ACUERDO ENTRE EL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA LIBANAESA PARA LA PROMOCIÓN Y PROTECCIÓN RECÍPROCA DE INVERSIONES

El Reino de España y la República Libanesa, en adelante "las Partes Contratantes",

deseando intensificar la cooperación económica en beneficio recíproco de ambos países,

proponiéndose crear condiciones favorables para las inversiones realizadas por inversores de cada una de las Partes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante, y

reconociendo que la promoción y protección de las inversiones con arreglo al presente Acuerdo estimula las iniciativas en este campo,

Han convenido lo siguiente:

ARTICULO I
DEFINICIONES

A los efectos del presente Acuerdo,

1. El término "inversor" se refiere, con relación a cualquiera de las Partes Contratantes, a:

   a) personas físicas que sean nacionales de una de las Partes Contratantes con arreglo a su legislación.

   b) personas jurídicas, incluidas compañías, corporaciones, asociaciones de compañías, sucursales y otras organizaciones que se encuentren constituidas o, en cualquier caso, debidamente organizadas según el derecho de esa Parte Contratante y que tengan su sede, junto con actividades económicas efectivas, en el territorio de esa misma Parte Contratante.

2. El término "inversiones" designa todo tipo de activos y en particular, aunque no exclusivamente:

   a) acciones, títulos, obligaciones y cualquier otra forma de participación en sociedades;

   b) activos monetarios o derechos a cualquier prestación que tenga un valor económico;
c) bienes muebles e inmuebles, así como otros derechos reales tales como hipotecas, gravámenes, derechos de prenda y derechos similares;

d) derechos de propiedad intelectual o industrial, incluyendo, patentes, licencias de fabricación, nombres comerciales y marcas de comercio, así como procesos técnicos, conocimientos técnicos y fondo de comercio;

e) derechos para realizar actividades económicas y comerciales otorgados por ley o en virtud de un contrato, incluidas las concesiones para la prospección, cultivo, extracción o explotación de recursos naturales.

Cualquier cambio en la forma en que estén invertidos o reinvertidos los activos no afectará su carácter de inversión.

3. El término "rentas de inversión" se refiere a las sumas producidas por una inversión e incluye, en particular, aunque no exclusivamente, beneficios, dividendos, intereses, ganancias de capital, regalías y cánones.

4. El término "territorio" designa el territorio terrestre y el mar territorial de cada una de las Partes Contratantes así como la zona económica exclusiva y la plataforma continental que se extiende fuera del límite del mar territorial de cada una de las Partes Contratantes sobre la cual éstas tienen o pueden tener, de acuerdo con el Derecho Internacional, jurisdicción y derechos soberanos a efectos de explotación, exploración y conservación de recursos naturales.

ARTICULO II
PROMOCION Y ADMISION

1. Cada Parte Contratante promoverá y creará condiciones favorables para la realización de inversiones en su territorio por inversores de la otra Parte Contratante y admitirá estas inversiones conforme a sus disposiciones legales.

2. Con la finalidad de incrementar los flujos de inversión, cada Parte Contratante se esforzará, a petición de la otra Parte Contratante, en informar a esta última de las oportunidades de inversión en su territorio.

3. Cada Parte Contratante concederá las autorizaciones necesarias en relación con estas inversiones y permitirá, en el marco de su legislación, la ejecución de permisos de trabajo y contratos, de licencia de fabricación, asistencia técnica, comercial, financiera y administrativa.

4. Cada Parte Contratante concederá también, cada vez que sea necesario, las autorizaciones requeridas en relación con las actividades de consultores o expertos contratados por inversores de la otra Parte Contratante, sin tener en cuenta su nacionalidad.

5. El presente Acuerdo se aplicará también a las inversiones efectuadas antes de la entrada en vigor del mismo por los inversores de una Parte Contratante en
el territorio de la otra Parte Contratante conforme a las disposiciones legales de esta última.

**ARTICULO III**

**PROTECCION**

1. Las inversiones de inversores de cualquiera de las Partes Contratantes en el territorio de la otra Parte Contratante deberán recibir en todo momento un tratamiento justo y equitativo y disfrutarán de plena protección y seguridad. Ninguna de las Partes Contratantes deberá, en ningún caso, otorgar a tales inversiones un tratamiento menos favorable que el requerido por el Derecho Internacional.

2. Ninguna de las Partes Contratantes obstaculizará en modo alguno, mediante medidas arbitrarias o discriminatorias, la gestión, mantenimiento, utilización, disfrute, extensión, venta o, en su caso, la liquidación de tales inversiones. Cada Parte Contratante deberá cumplir cualquier obligación que hubiere contraído en relación con las inversiones de inversores de la otra Parte Contratante.

**ARTICULO IV**

**TRATAMIENTO NACIONAL Y CLAUSULA DE NACION MAS FAVORECIDA**

1. Cada Parte Contratante otorgará en su territorio a las inversiones o rentas de inversión de inversores de la otra Parte Contratante un tratamiento que no será menos favorable que el otorgado a las inversiones o rentas de inversión de inversores de cualquier tercer Estado.

2. Este tratamiento no se extenderá, sin embargo, a los privilegios que una Parte Contratante pueda conceder a los inversores de un tercer Estado, en virtud de su asociación o participación actual o futura en una zona de libre cambio, una unión aduanera, un mercado común o en virtud de acuerdos internacionales o asociaciones de Estados similares de los que cualquiera de las Partes Contratantes sea o llegue a ser Parte.

3. El tratamiento concedido con arreglo al presente artículo no obligará a una Parte Contratante a extender a los inversores de la otra Parte Contratante el beneficio de cualquier privilegio, deducción fiscal, exención u otros privilegios análogos que haya otorgado a inversores de terceros países en virtud de un acuerdo para evitar la doble imposición o de cualquier otro acuerdo en materia de tributación o en virtud de cualquier legislación interna relacionada total o parcialmente con tributación.

4. Cada Parte Contratante aplicará, conforme a su legislación, a las inversiones de los inversores de la otra Parte Contratante un tratamiento no menos favorable que el otorgado a sus propios inversores.
ARTICULO V
NACIONALIZACION Y EXPROPIACION

1. Las inversiones y rentas de inversión de inversores de una Parte Contratante en el territorio de la otra Parte Contratante no serán sometidas a nacionalización, expropiación ni a cualquier otra medida que tenga un efecto equivalente a la nacionalización o expropiación (en adelante “expropiación”) excepto por razones de utilidad pública, conforme a las disposiciones legales, de manera no discriminatoria y esté acompañada del pago al inversor de una indemnización pronta, adecuada y efectiva.

2. La indemnización será equivalente al justo valor de mercado que la inversión expropiada tenía inmediatamente antes de la expropiación o antes de que la medida de expropiación se haga pública, lo que suceda antes. La indemnización incluirá el pago de intereses a un tipo comercial normal hasta el día del pago, se abonará sin demora, en moneda convertible y será efectivamente realizable y libremente transferible.

3. El inversor afectado tendrá derecho, de acuerdo con la Ley de la Parte Contratante que realice la expropiación, a la pronta revisión de su caso por parte de la autoridad judicial u otra autoridad competente de dicha Parte Contratante, para determinar si la expropiación y el monto de la indemnización se han adoptado de acuerdo con los principios establecidos en este Artículo.

4. Si una Parte Contratante expropiara los activos de una empresa constituida de acuerdo con la ley vigente en cualquier parte de su territorio, en la cual existe participación de inversores de la otra Parte Contratante, deberá asegurar que las disposiciones de este Artículo se apliquen de manera que se garantice el pago a dichos inversores de una indemnización pronta, adecuada y efectiva.

ARTICULO VI
COMPENSACION POR PERDIDAS

1. A los inversores de una Parte Contratante cuyas inversiones o rentas de inversión en el territorio de la otra Parte Contratante sufran pérdidas debidas a guerra u otro conflicto armado, revolución, estado de emergencia nacional, insurrección o disturbio civil u otras circunstancias similares, se les concederá, a título de restitución, indemnización, compensación u otro acuerdo, un tratamiento no menos favorable que aquél que la última Parte Contratante conceda a sus propios inversores o a los inversores de cualquier tercer Estado, cualquiera que sea más favorable al inversor afectado.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, a los inversores de una Parte Contratante que, en cualquiera de las situaciones señaladas en dicho apartado, sufran pérdidas en el territorio de la otra Parte Contratante a consecuencia de:

   a) la requisición de sus inversiones o de parte de sus inversiones por las fuerzas o autoridades de la última Parte Contratante; o
b) la destrucción de sus inversiones o de parte de sus inversiones por las fuerzas o autoridades de la última Parte Contratante, no requerida por la necesidad de la situación,

se les concederá por dicha Parte Contratante una restitución o compensación pronta, adecuada y efectiva.

3. Cualquier pago hecho de acuerdo con este Artículo será libremente transferible.

**ARTICULO VII**

**TRANSFERENCIA**

1. La Parte Contratante en cuyo territorio los inversores de la otra Parte Contratante hayan realizado inversiones garantizará la libre transferencia de los pagos relacionados con esas inversiones, y en particular, pero no exclusivamente, los siguientes:

   a) el capital inicial y las sumas adicionales necesarias para el mantenimiento o ampliación de la inversión;
   
   b) las rentas de inversión, tal y como han sido definidas en el Artículo I;
   
   c) las compensaciones previstas en los Artículos V y VI;
   
   d) los fondos para el reembolso de préstamos vinculados a una inversión;
   
   e) el producto de la venta o liquidación, total o parcial, de una inversión;
   
   f) los sueldos y demás remuneraciones del personal contratado en el exterior en relación con una inversión;
   
   g) los pagos derivados de la solución de controversias.

2. La Parte Contratante receptora de la inversión facilitará al inversor de la otra Parte Contratante el acceso al mercado de divisas en forma no discriminatoria, a fin de que el inversor pueda adquirir las divisas necesarias para realizar las transferencias amparadas en el presente Artículo.

3. Las transferencias a las que se refiere el presente Acuerdo se realizarán sin demora, en moneda libremente convertible al tipo de cambio de mercado vigente el día de la transferencia.

4. Las Partes Contratantes se comprometen a facilitar los procedimientos necesarios para efectuar dichas transferencias sin demora. En particular, no deberá transcurrir más de un mes desde la fecha en que el inversor haya presentado la solicitud necesaria para efectuar la transferencia hasta la fecha en que dicha transferencia se realice efectivamente.
5. Las Partes Contratantes concederán a las transferencias a que se refiere el presente Artículo un tratamiento no menos favorable que el concedido a las transferencias relativas las inversiones de inversores de cualquier tercer Estado.

**ARTICULO VIII**  
**CONDICIONES MAS FAVORABLES**

1. Si de las disposiciones legales de cualquiera de las Partes Contratantes o de las obligaciones, actuales o futuras, emanadas del derecho internacional al margen del presente Acuerdo entre las Partes Contratantes, resultare una reglamentación general o específica en virtud de la cual deba concederse a las inversiones de inversores de la otra Parte Contratante un tratamiento más favorable que el previsto en el presente Acuerdo, dicha reglamentación prevalecerá, en la medida en que es más favorable, sobre el presente Acuerdo.

2. Las condiciones más favorables que las del presente Acuerdo que hayan sido acordadas por una de las Partes Contratantes con los inversores de la otra Parte Contratante no se verán afectadas por el presente Acuerdo.

**ARTICULO IX**  
**SUBROGACION**

En el caso de que una Parte Contratante o la agencia por ella designada realizara un pago en virtud de una indemnización, garantía o un contrato de seguro otorgado contra riesgos no comerciales en relación con una inversión efectuada por cualquiera de sus inversores en el territorio de la otra Parte Contratante, esta última Parte Contratante reconocerá la subrogación de cualquier derecho o título de dicho inversor en favor de la primera Parte Contratante o de la agencia por ella designada y el derecho de la primera Parte Contratante o de la agencia designada a ejercer en virtud de la subrogación cualquier derecho o título en la misma medida que su anterior titular.

**ARTICULO X**  
**SOLUCION DE CONTROVERSIAS ENTRE LAS PARTES CONTRATANTES**

1. Cualquier controversia entre las Partes Contratantes referente a la interpretación o aplicación de las disposiciones del presente Acuerdo será resuelta por vía diplomática.  

2. Si las Partes Contratantes no pudieran alcanzar un acuerdo en el plazo de seis meses desde el inicio de las negociaciones, la controversia será sometida, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes, a un tribunal de arbitraje.
compuesto por tres miembros. Cada Parte Contratante designará un árbitro y estos dos árbitros elegirán al presidente que será un ciudadano de un tercer Estado.

3. Si en el plazo de dos meses una de las Partes Contratantes no hubiera designado a su árbitro y, no hubiera atendido la invitación de la otra Parte Contratante para realizar dicha designación, el árbitro será designado, a petición de dicha Parte Contratante, por el Presidente de la Corte Internacional de Justicia.

4. Si, transcurridos dos meses desde su nombramiento, los dos árbitros no alcanzaran un acuerdo sobre el nombramiento del presidente, el presidente será designado, a petición de cualquiera de las Partes Contratantes, por el Presidente de la Corte Internacional de Justicia.

5. Si, en los casos previstos en los apartados 3 y 4 de este Artículo, el Presidente de la Corte Internacional de Justicia no pudiera desempeñar dicha función o fuera ciudadano de cualquiera de las Partes Contratantes, la designación se realizará por el Vicepresidente, y si este último no pudiera desempeñar dicha función o fuera ciudadano de cualquiera de las Partes Contratantes, la designación se realizará por el Juez más antiguo de la Corte que no sea ciudadano de ninguna de las Partes Contratantes.

6. El tribunal emitirá su dictamen basándose en el respeto a la ley, a las normas contenidas en el presente Acuerdo o en otros acuerdos vigentes entre las Partes Contratantes, así como también sobre los principios universalmente aceptados de derecho internacional.

7. El tribunal establecerá su propio procedimiento sujeto a las demás disposiciones acordadas por las Partes Contratantes.

8. Cada Parte Contratante correrá con los gastos del árbitro por ella designado y los relacionados con su representación en los procedimientos arbitrales. Los gastos del Presidente y los demás gastos serán sufragados por partes iguales por ambas Partes Contratantes.

9. Las decisiones del tribunal serán definitivas y vinculantes para ambas Partes Contratantes.

**ARTICULO XI**

**CONTROVERSIAS ENTRE UNA PARTE CONTRATANTE E INVERSORES DE LA OTRA PARTE CONTRATANTE.**

1. Toda controversia que surja entre una de las Partes Contratantes y un inversor de la otra Parte Contratante respecto a lo regulado por el presente Acuerdo será notificada por escrito, incluyendo una información detallada, por el inversor a la Parte Contratante receptora de la inversión. En la medida de lo posible, las partes en controversia tratarán de arreglar estas diferencias mediante un acuerdo amistoso.
2. Si la controversia no pudiera resolverse amigablemente en un plazo de seis meses a contar desde la fecha de notificación escrita mencionada en el párrafo 1, será sometida a elección del inversor:

- al tribunal competente de la Parte Contratante en cuyo territorio se realizó la inversión;

- a un tribunal de arbitraje ad hoc establecido de acuerdo con el Reglamento de Arbitraje de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Comercial Internacional;

- al Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (C.I.A.D.I.) creado por el "Convenio sobre el arreglo de diferencias relativas a inversiones entre Estados y Nacionales de Otros Estados", abierto a firma en Washington el 18 de Marzo de 1965, en el caso de que ambas Partes Contratantes se hubieran adherido al mismo. En caso de que una de las Partes Contratantes no se hubiera adherido al citado Convenio, la controversia se podrá resolver conforme al Mecanismo Complementario para la Administración de Procedimientos de Conciliación de la Secretaría del C.I.A.D.I.

3. La solución de cualquier controversia se basará en:

- las disposiciones del presente Acuerdo y en las de otros acuerdos vigentes entre las Partes Contratantes;

- las reglas y los principios universalmente aceptados de Derecho Internacional;

- el derecho nacional de la Parte Contratante en cuyo territorio se ha realizado la inversión, incluidas las reglas relativas a los conflictos de Ley,

4. La Parte Contratante que sea parte en la controversia no podrá hacer valer como defensa, reconvención o por cualquier otra razón, el hecho de que el inversor haya recibido o vaya a recibir, en virtud de un contrato de seguro, de indemnización o de garantía, la indemnización u otra compensación por el total o parte de las pérdidas sufridas.

5. Las decisiones arbitrales serán definitivas y vinculantes para las partes en la controversia. Cada Parte Contratante se compromete a ejecutar las sentencias de acuerdo con su legislación nacional.

**ARTICULO XII**

**ENTRADA EN VIGOR, PRORROGA, DENUNCIA**

1. El presente Acuerdo entrará en vigor el día en que las Partes Contratantes se hayan notificado recíprocamente que las respectivas formalidades constitucionales requeridas para la entrada en vigor de acuerdos internacionales
han sido cumplimentadas. Permanecerá en vigor por un período inicial de diez años y se renovará, por tácita reconducción, por períodos consecutivos de dos años.

2. Cada Parte Contratante podrá denunciar el presente Acuerdo mediante notificación previa por escrito, seis meses antes de la fecha de su expiración.

3. Con respecto a las inversiones realizadas o adquiridas con anterioridad a la fecha de denuncia del presente Acuerdo y a las que por lo demás éste sea aplicable, las disposiciones de todos los restantes artículos de este Acuerdo seguirán estando en vigor por un periodo adicional de diez años a partir de la fecha de denuncia.

EN FE DE LO CUAL, los respectivos plenipotenciarios han firmado el presente Acuerdo.

Hecho en dos originales en lengua española e inglesa, siendo ambos textos igualmente auténticos en Madrid, a 22 de febrero de 1996.

Por el Reino de España:

"a.r."

CARLOS WESTERDORP
Ministro de Asuntos Exteriores

Por la República Libanesa:

"a.r."

FARES BOUEZ
Ministro de Asuntos Exteriores
AGREEMENT I BETWEEN THE KINGDOM OF SPAIN AND THE LEBANESE REPUBLIC ON THE RECIPROCAL PROMOTION AND PROTECTION OF INVESTMENTS

The Kingdom of Spain and the Lebanese Republic, hereinafter referred to as "The Contracting Parties",
desiring to intensify their economic cooperation for the mutual benefit of both countries,
intending to create favourable conditions for investments made by investors of each Contracting Party in the territory of the other Contracting Party,
and
recognizing that the promotion and protection of investments under this Agreement will stimulate initiatives in this field,
have agreed as follows:

ARTICLE I
DEFINITIONS

For the purposes of the present Agreement,

1. The term "investor" refers with regard to either Contracting Party to:

   a) natural persons who, according to the law of that Contracting Party, are considered to be its nationals;

   b) legal entities, including companies, corporations, business associations, branches and other organizations incorporated or constituted, or otherwise, duly organized under the law of that Contracting Party and having their seat, together with real economic activities in the territory of that same Contracting Party.

2. The term "investments" shall include every kind of assets and particularly, but not exclusively:

   a) shares in and stocks and debentures of a company, or any other form of participation in a company;

---

1 Came into force on 29 April 1997 by notification, in accordance with article XII.
b) claims to money or to any activity having an economic value;

c) movable and immovable property and any other property rights such as mortgages, liens, pledges and similar rights;

d) industrial and intellectual property rights, including patents, licences, trademarks and tradenames, as well as technical processes, know-how and goodwill;

e) rights to engage in economic and commercial activities conferred by law or by virtue of a contract, including concessions to search for, cultivate, extract or exploit natural resources.

Any change of the form in which assets are invested or reinvested shall not affect their nature as an investment.

3. The term "returns" means amounts yielded by an investment and includes, in particular, though not exclusively, profits, dividends, interests, capital gains, royalties and fees.

4. The term "territory" designates the land territory and territorial waters of each of the Contracting Parties, as well as the exclusive economic zone and the continental shelf that extends outside the limits of the territorial waters of each of the Contracting Parties, over which they have or may have jurisdiction and sovereign rights for the purposes of exploitation, exploration and conservation of natural resources, pursuant to international law.

ARTICLE II
PROMOTION AND ADMISSION

1. Each Contracting Party shall encourage and create favourable conditions for investors of the other Contracting Party to make investments in its territory and shall admit such investments in accordance with its laws and regulations.

2. In order to encourage mutual investments flows, each Contracting Party shall endeavour to inform the other Contracting Party, at the request of the latter Contracting Party, on the investment opportunities in its territory.

3. Each Contracting Party shall grant the necessary permits relating to these investments and shall allow, within the framework of its law, the execution of work permits and contracts related to manufacturing—licences and technical, commercial, financial and administrative assistance.
4. Each Contracting Party shall also grant, whenever necessary, the permits required in connection with the activities of consultants or experts engaged by investors of the other Contracting Party, regardless of their nationality.

5. This Agreement shall also be applicable to Investments made in the territory of a Contracting Party, in accordance with its laws and regulations, by investors of the other Contracting Party prior to the entry into force of this Agreement.

ARTICLE III
PROTECTION

1. Investments of investors of each Contracting Party in the territory of the other Contracting Party shall at all times be accorded fair and equitable treatment and shall enjoy full protection and security. In no case shall a Contracting Party accord to such investments treatment less favourable than that required by international law.

2. Neither Contracting Party shall in any way impair by arbitrary or discriminatory measures the management, maintenance, use, enjoyment, extension, sale, and if it is the case, the liquidation of such investments. Each Contracting Party shall observe any obligation it may have entered into with regard to investments of investors of the other Contracting Party.

ARTICLE IV
NATIONAL TREATMENT AND MOST FAVOURED NATION TREATMENT

1. Each Contracting Party shall in its territory accord to investments or returns of investors of the other Contracting Party treatment no less favourable than that which it accords to investments or returns of investors of any third State.

2. However, this treatment shall not extend to the privileges which either Contracting Party may grant to investors of a third State by virtue of its membership of, or association with, any existing or future free trade area, customs union, common market or similar international agreements or associations of States to which either of the Contracting Parties is or may become a Party.

3. The treatment given pursuant to this article shall not oblige one Contracting Party to extend to the investors of the other Contracting Party the benefit of any privilege, tax deduction, exemption or other similar privileges granted by either of the Contracting Parties to investors of third countries by virtue of a double-taxation agreement or any other taxation agreement or any domestic legislation relating wholly or mainly to taxation.
4. Each Contracting Party shall apply, under its own law, no less favourable treatment to the investments of investors of the other Contracting Party than that granted to its own investors.

**ARTICLE V**

**NATIONALIZATION AND EXPROPRIATION**

1. Investments and returns of investors of either Contracting Party in the territory of the other Contracting Party shall not be nationalized, expropriated or subjected to measures having an equivalent effect to nationalization or expropriation (hereinafter referred to as "expropriation") except for public interest, pursuant to the law, in a non discriminatory manner and against the payment to the investor of a prompt, adequate and effective compensation.

2. Such compensation shall amount to the fair market value of the expropriated investment immediately before the expropriation or impending expropriation became public knowledge, whichever is first. Compensation shall include interest at a normal commercial rate until the date of payment, shall be paid without delay in a freely convertible currency, be effectively realizable and freely transferable.

3. The investor concerned shall have a right, under the law of the Contracting Party making the expropriation, to prompt review by a judicial or other competent authority of that Contracting Party of its case to determine whether such expropriation and any compensation thereof conforms to the principles set out in this Article.

4. Where a Contracting Party expropriates the assets of a company which is incorporated or constituted under the law in force in any part of its own territory, and in which investors of the other Contracting Party own shares, it shall ensure that the provisions of this Article are applied so as to guarantee prompt, adequate and effective compensation in respect of their investment to such investors of the other Contracting Party who are owners of those shares.

**ARTICLE VI**

**COMPENSATION FOR LOSSES**

1. Investors of one Contracting Party whose investments or returns in the territory of the other Contracting Party suffer losses due to war or to other armed conflict, revolution, state of national emergency, insurrection, civil disturbance or any other similar event, shall be accorded by the latter Contracting Party, as regards restitution, indemnification, compensation or other settlement, treatment no less favourable than that which the latter Contracting Party accords to its own investors or to investors of any third State, whichever is more favourable to the investor concerned.
2. Notwithstanding paragraph 1), an investor of a Contracting Party which, in any of the situations referred to in that paragraph, suffers a loss in the territory of another Contracting Party resulting from

   a) requisitioning of its investment or part thereof by the latter's forces or authorities; or
   b) destruction of its investment or part thereof by the latter's forces or authorities, which was not required by the necessity of the situation,

shall be accorded by the latter Contracting Party restitution or compensation which in either case shall be prompt, adequate and effective.

3. Any payment made under this Article shall be freely transferable.

ARTICLE VII
TRANSFER

1. Each Contracting Party in whose territory investments have been made by investors of the other Contracting Party shall grant the free transfer of the payments relating to these investments, particularly but not exclusively the following:

   a) the initial capital and additional amounts needed for the maintenance or increase of an investment;
   b) investment returns, as defined in Article I;
   c) compensations provided for under Articles V and VI;
   d) funds in repayment of loans related to an investment;
   e) the proceeds of the total or partial sale or liquidation of an investment;
   f) earnings and other remuneration of personnel engaged from abroad in connection with an investment;
   g) payments arising out of the settlement of a dispute.

2. The recipient Contracting Party of the investment shall allow the investor of the other Contracting Party to have access to the foreign-exchange market in a non-discriminatory manner so that the investor may purchase the necessary foreign currency to make the transfers pursuant to this article.

3. Transfers under the present Agreement shall be made without delay in a freely convertible currency at the market rate of exchange prevailing on the date of transfer.

4. The Contracting Parties undertake to facilitate the procedures needed to make these transfers without delay. In particular, no more than one month must elapse from the date on which the investor submits the necessary applications in order to make the transfer until the date the transfer actually takes place.
5. The Contracting Parties shall accord to transfers referred to in the present Article a treatment no less favourable than that accorded to transfers originated from Investments made by investors of any third State.

ARTICLE VIII
MORE FAVOURABLE TERMS

1. If the legislation of either Contracting Party or obligations under international law existing at present or established hereafter between the Contracting Parties, in addition to this Agreement contain a regulation, whether general or specific, entitling Investments by investors of the other Contracting Party to a treatment more favourable than is provided for by this Agreement, such regulation shall to the extent that it is more favourable prevail over this Agreement.

2. More favourable terms than those of this Agreement which have been agreed to by one of the Contracting Parties with investors of the other Contracting Party shall not be affected by this Agreement.

ARTICLE IX
SUBROGATION

In case one Contracting Party or its designated agency makes a payment under an indemnity, guarantee or contract of insurance against non-commercial risks given in respect of an investment made by any of its investors in the territory of the other Contracting Party, the latter Contracting Party shall recognize the assignment of any right or claim of such investor to the first Contracting Party or its designated agency and the right of the first Contracting Party or its designated agency to exercise by virtue of subrogation any such right and claim to the same extent as its predecessor in title.

ARTICLE X
SETTLEMENT OF DISPUTES BETWEEN THE CONTRACTING PARTIES

1. Disputes between Contracting Parties regarding the interpretation or application of the provisions of this Agreement shall be settled through diplomatic channels.

2. If both Contracting Parties cannot reach an agreement within six months from the start of the negotiations, the dispute shall, upon request of either Contracting Party, be submitted to an arbitral tribunal of three members. Each Contracting Party shall appoint one arbitrator, and these two arbitrators shall nominate a chairman who shall be a citizen of a third State.
3. If one of the Contracting Parties has not appointed its arbitrator and has not followed the invitation of the other Contracting Party to make that appointment within two months, the arbitrator shall be appointed upon the request of that Contracting Party by the President of the International Court of Justice.

4. If both arbitrators cannot reach an agreement about the choice of the chairman within two months after their appointment, the latter shall be appointed upon the request of either Contracting Party by the President of the International Court of Justice.

5. If, in the cases specified under paragraphs 3 and 4 of this Article, the President of the International Court of Justice is prevented from carrying out the said function or if he is a citizen of either Contracting Party, the appointment shall be made by the Vice-President, and if the latter is prevented or if he is a citizen of either Contracting Party, the appointment shall be made by the most senior Judge of the Court who is not a citizen of either Contracting Party.

6. The tribunal shall issue its decision on the basis of respect for the law, of the rules contained in this Agreement or in other agreements in force between the Contracting Parties, and as well as of the universally accepted principles of international law.

7. Subject to other provisions made by the Contracting Parties, the tribunal shall determine its procedure.

8. Each Contracting Party shall bear the cost of the arbitrator it has appointed and of its representation in the arbitral proceedings. The cost of the chairman and the remaining costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties.

9. The decisions of the tribunal are final and binding for each Contracting Party.

ARTICLE XI
DISPUTES BETWEEN ONE PARTY AND INVESTORS OF THE OTHER CONTRACTING PARTY

1. Disputes that may arise between one of the Contracting Parties and an investor of the other Contracting Party with regard to an investment in the sense of the present Agreement, shall be notified in writing, including a detailed information, by the investor to the recipient Contracting Party of the investment. As far as possible, the parties concerned shall endeavour to settle these differences amicably.

2. If these disputes cannot be settled amicably within six months from the date of the written notification mentioned in paragraph 1, the dispute shall be submitted, at the choice of the investor, to:
- the competent court of the Contracting Party in whose territory the investment was made;

- an ad hoc court of arbitration established under the Arbitration Rules of the United Nations Commission on International Trade Law;¹

- the International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) set up by the "Convention on Settlement of Investment Disputes between States and Nationals of other States", opened for signature at Washington on 18 March 1965,² in case both Contracting Parties become signatories to this Convention. As long as a Contracting Party which is party to the dispute has not become a Contracting State of the Convention mentioned above, the dispute shall be dealt with pursuant to the Additional Facility for the Administration of Conciliation Proceedings of the Secretariat of the Centre.

3. The settlement of any dispute shall be based on:

- the provisions of this Agreement and of the other agreements in force between the Contracting Parties;
- the rules and the universally accepted principles of international law;
- the national law of the Contracting Party in whose territory the investment was made, including the rules relative to conflicts of law.

4. The Contracting Party which is a party to the dispute shall not assert as a defence, counterclaim or for any other reason, that indemnification or other compensation for all or part of the alleged damages has been received or will be received by the investor pursuant to an indemnity, guarantee or insurance contract.

5. The arbitration decisions shall be final and binding on the parties to the dispute. Each Contracting Party undertakes to execute the decisions in accordance with its national law.

ARTICLE XII
ENTRY INTO FORCE, EXTENSION AND TERMINATION

1. This Agreement shall enter into force on the date on which the Contracting Parties shall have notified each other that the respective constitutional formalities required for the entry into force of international agreements have been completed.


Vol. 1981, 1-33863
It shall remain in force for an initial period of ten years and, by tacit renewal, for consecutive periods of two years.

2. Either Contracting Party may terminate this Agreement by prior notification in writing, six months before the date of its expiration.

3. With respect to investments made or acquired prior to the date of termination of this Agreement and to which this Agreement otherwise applies, the provisions of all of the other Articles of this Agreement shall thereafter continue to be effective for a further period of ten years from such date of termination.

IN WITNESS WHEREOF, the respective plenipotentiaries have signed this Agreement.

DONE in two originals in Spanish and in English, each text being equally authentic, in Madrid on February 22, 1996.

For the Kingdom of Spain:
“a.r.”

CARLOS WESTERDORP
Minister of Foreign Affairs

For the Lebanese Republic:
“a.r.”

FARES BOUEZ
Minister of Foreign Affairs
[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD ENTRE LE ROYAUME D’ESPAGNE ET LA RÉPUBLIQUE LIBANAISE RELATIF À LA PROMOTION ET À LA PROTECTION RÉCIPROQUE DES INVESTISSEMENTS

Le Royaume d’Espagne et la République libanaise, ci-après les « Parties contractantes »,

Désirant intensifier la coopération économique à l’avantage mutuel des deux pays,

Se proposant de créer des conditions favorables aux investissements effectués par des investisseurs de chaque Partie contractante sur le territoire de l’autre Partie contractante,

Reconnaissant que la promotion et la protection des investissements par la voie du présent Accord stimuleront les initiatives dans ce domaine,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord :

1. L’expression « investisseur » s’entend, par rapport à l’une quelconque des Parties contractantes :
   
   a) Des personnes physiques qui sont des ressortissants d’une Partie contractante en conformité avec sa législation;
   
   b) Des personnes morales, y compris les compagnies, sociétés, associations de compagnies, succursales et autres organisations spécifiquement constituées ou bien, en tout état de cause, régulièrement organisées conformément au droit de cette Partie contractante et qui ont leur siège, avec des activités économiques effectives, sur le territoire de celle-ci;

2. L’expression « investissement » s’entend des avoirs de toute nature, en particulier — mais non limitativement — des suivants :
   
   a) Actions, titres, obligations et autres formes quelconques de participation à des sociétés;
   
   b) Avoirs monétaires ou droits à de quelconques prestations à valeur économique;

   c) Biens meubles et immeubles, et autres droits tels qu’hypothèques, nantissements, gages et droits semblables;

   d) Droits de propriété intellectuelle ou industrielle, y compris les brevets, licences de fabrication, noms commerciaux et marques de commerce, ainsi que les procédés techniques, les savoir-faire techniques et les fonds de commerce;

Entré en vigueur le 29 avril 1997 par notification, conformément à l’article XII.

Vol. 1981, 1-33863

1 Entré en vigueur le 29 avril 1997 par notification, conformément à l’article XII.
Droits liés à l'exercice d'activités économiques et commerciales et accordés par la loi ou par contrat, y compris les concessions de prospection, de culture, d'extraction ou d'exploitation des ressources naturelles.

Une quelconque modification du mode d'investissement ou de réinvestissement des avoirs n'affecte pas leur caractère d'investissement.

3. L'expression « revenu d'investissement » s'entend des produits d'un investissement et couvre en particulier — mais non limitativement — les bénéfices, dividendes, intérêts, gains en capital, redevances et honoraires.

4. L'expression « territoire » s'entend du territoire terrestre et la mer territoriale de chacune des Parties contractantes ainsi que de la zone économique exclusive et de la partie du plateau continental qui s'étend au-delà de la limite de leur mer territoriale et sur laquelle elles détiennent ou peuvent détenir, en conformité avec le droit international, une juridiction et des droits souverains aux fins d'exploitation, de prospection et de conservation des ressources naturelles.

*Article II*

**PROMOTION ET ADMISSION**

1. Chaque Partie contractante encourage les investissements effectués sur son territoire par des investisseurs de l'autre Partie contractante et crée des conditions favorables pour ces investissements, et les admet en conformité avec ses dispositions légales.

2. Afin de développer les flux d'investissement, chaque Partie contractante tâche, sur demande de l'autre Partie contractante, d'informer celle-ci des possibilités d'investissement existant sur son territoire.

3. Chaque Partie contractante accorde les autorisations nécessaires pour ces investissements et autorise, dans le cadre de sa législation, l'établissement de permis de travail et de contrats en rapport avec les licences de fabrication et l'assistance technique, commerciale, financière et administrative.

4. Chaque Partie contractante accorde, chaque fois que c'est nécessaire, les autorisations requises pour les activités des consultants ou experts engagés par des investisseurs de l'autre Partie contractante, sans considération de nationalité.

5. Le présent Accord s'applique également aux investissements effectués avant son entrée en vigueur par les investisseurs d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante conformément aux dispositions légales de cette dernière.

*Article III*

**PROTECTION**

1. Les investissements des investisseurs de chaque Partie contractante sur le territoire de l'autre Partie contractante doivent, dans tous les cas, bénéficier d'un traitement juste et équitable et jouir d'une protection et d'une sécurité entières. Une Partie contractante ne doit, en aucun cas, accorder à ces investissements un traitement moins favorable que celui prévu par le droit international.
2. Aucune Partie contractante n’entrave de quelque manière que ce soit, par des mesures injustifiées ou discriminatoires, la gestion, le maintien, l’utilisation, la jouissance, l’augmentation, la vente et, le cas échéant, la liquidation de ces investissements. Chaque Partie contractante doit s’acquitter de toute obligation assumée en rapport avec les investissements d’investisseurs de l’autre Partie contractante.

**Article IV**

**TRAITEMENT NATIONAL ET CLAUSE DE LA NATION LA PLUS FAVORISÉE**

1. Chaque Partie contractante assure sur son territoire aux investissements ou revenus d’investissement de l’autre Partie contractante un traitement non moins favorable que celui accordé aux investissements ou revenus d’investissement d’un quelconque État tiers.

2. Toutefois, ce traitement ne s’applique pas aux privilèges qu’une Partie contractante peut accorder aux investisseurs d’un État tiers en vertu de son association ou de sa participation actuelles ou futures à une zone de libre-échange, une union douanière ou un marché commun ou en vertu d’accords internationaux ou associations d’États similaires auxquels les Parties contractantes participent ou viendraient à participer.

3. Le traitement accordé en conformité avec le présent article n’oblige pas une Partie contractante à accorder aux investisseurs de l’autre Partie contractante un privilège, une exonération fiscale, une exemption ou d’autres privilèges analogues accordés par elle aux investisseurs de pays tiers en vertu d’un accord tendant à éviter la double imposition ou bien d’une quelconque disposition législative interne portant en tout ou en partie sur l’imposition.

4. Chaque Partie contractante applique, conformément à sa législation, aux investissements des investisseurs de l’autre Partie contractante un traitement non moins favorable que celui qu’elle accorde à ses propres investisseurs.

**Article V**

**NATIONALISATION ET EXPROPRIATION**

1. Les investissements des investisseurs d’une Partie contractante sur le territoire de l’autre Partie contractante ne font pas l’objet d’une nationalisation, d’une expropriation ou d’une quelconque autre mesure d’effet équivalent à une nationalisation ou expropriation (ci-après « expropriation ») sauf pour cause d’utilité publique, conformément aux dispositions légales, de manière non discriminatoire et avec versement à l’investisseur d’une prompte, adéquate et effective indemnité.

2. L’indemnité équivaut à la juste valeur marchande de l’investissement exproprié immédiatement avant l’expropriation soit prise ou, le cas échéant, avant que la mesure d’expropriation ait été rendue publique. L’indemnité comporte les intérêts à un taux commercial normal jusqu’à la date du paiement, elle est versée sans retard, en monnaie convertible et elle est effectivement réalisable et librement transférable.

3. L’investisseur concerné a droit, en conformité avec la loi de la Partie contractante expropriante, à la prompte révision de son cas par l’autorité judiciaire ou
autre autorité compétente de ladite Partie contractante, afin d’établir si l’expropriation et le montant de l’indemnisation correspondent aux principes établis dans le présent Accord.

4. Dans le cas où une Partie contractante exproprie les avoirs d’une entreprise constituée conformément au droit en vigueur sur une quelconque partie de son territoire et qui comporte participation d’investisseurs de l’autre Partie contractante, la première Partie contractante doit faire en sorte que les dispositions du présent article s’appliquent de manière à garantir le versement aux investisseurs concernés d’une prompte, adéquate et effective indemnité.

Article VI

INDEMNISATION DES PERTES

1. Les investisseurs d’une Partie contractante dont les investissements ou revenus d’investissement sur le territoire de l’autre Partie contractante subissent des pertes du fait d’une guerre ou autre conflit armé, d’une révolution, d’un état d’urgence nationale, d’une insurrection ou de troubles civils ou autres circonstances similaires se voient accorder, au titre de la restitution, de l’indemnisation, de la compensation ou autre règlement, un traitement non moins favorable que celui accordé par cette autre Partie contractante à ses propres investisseurs ou ceux d’un quelconque État tiers, selon ce qui est le plus favorable à l’investisseur dont il s’agit.

2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1, les investisseurs d’une Partie contractante qui, en raison de l’une quelconque des situations envisagées dans ledit paragraphe, subissent des pertes sur le territoire de l’autre Partie contractante par suite :

   a) De la réquisition totale ou partielle de leurs investissements par les forces armées ou autorités de cette autre Partie contractante,

   b) Ou bien d’une destruction totale ou partielle de leurs investissements opérée par les forces armées ou autorités de ladite Partie contractante et non exigée par la situation,

reçoivent de cette autre Partie contractante la restitution ou une compensation prompte, adéquate et effective.

3. Tout paiement fait en conformité avec le présent article est librement transférable.

Article VII

TRANSFERT

La Partie contractante sur le territoire de laquelle des investisseurs de l’autre Partie contractante ont effectué des investissements garantit le libre transfert des paiements en rapport avec ces investissement, en particulier — mais non limitativement :

   a) Capital originel et montants additionnels afférents au maintien ou au développement de l’investissement;

   b) Revenus d’investissement tels que définis à l’article premier;

   c) Compensations prévues aux articles V et VI;
d) Fonds nécessaires au remboursement des prêts liés à un investissement;

e) Produit de la vente ou de la liquidation, totale ou partielle, d'un investissement;

f) Salaires et autres rémunérations du personnel engagé à l'étranger en rapport avec un investissement;

g) Paiements résultant du règlement des différends.

2. La Partie contractante qui admet l'investissement permet à l'investisseur de l'autre Partie contractante d'accéder au marché des changes de manière non discriminatoire afin qu'il puisse se procurer les devises requises pour opérer les transferts couverts par le présent article.

3. Les transferts visés dans le présent Accord se font sans retard, en monnaie librement convertible au taux de change du marché en vigueur le jour du transfert.

4. Les Parties contractantes s’engagent à faciliter les procédures requises de manière que les transferts puissent s’effectuer sans retard. En particulier, il ne doit pas s’écouler plus d’un mois entre la date à laquelle l’investisseur a présenté la demande requise pour effectuer le transfert et la date de la réalisation effective du transfert.

5. Les Parties contractantes conviennent d’accorder aux transferts visés au présent article un traitement non moins favorable que celui accordé pour les transferts en rapport avec des investissements d'investisseurs d’un quelconque Etat tiers.

Article VIII

CONDITIONS PLUS FAVORABLES

1. Si les dispositions juridiques de l’une ou l’autre Partie contractante ou les obligations, actuelles ou futures, découlant du droit international en sus du présent Accord entre les Parties contractantes comportent une réglementation générale ou particulière en vertu de laquelle il doit être accordé aux investisseurs d’autres Parties contractantes un traitement plus favorable que celui prévu dans le présent Accord, cette réglementation prévaut sur les dispositions de ce dernier dans la mesure où elle est plus favorable.

2. Les conditions plus favorables que celles du présent Accord qui ont pu être convenues par une Partie contractante avec les investisseurs de l’autre Partie contractante ne sont pas affectées par le présent Accord.

Article IX

SUBROGATION

Si l’une des Parties contractantes ou l’organisme qu’elle a désigné fait un paiement en vertu d’une indemnisation, d’une garantie ou d’un contrat d’assurance contre les risques non commerciaux en rapport avec un investissement effectué par l’un quelconque de ses investisseurs sur le territoire de l’autre Partie contractante, celle-ci reconnaît la subrogation de la première Partie contractante ou de l’organisme désigné à tout droit ou titre de cet investisseur et le droit de la première Partie contractante ou de l’organisme désigné à faire valoir en vertu de la subrogation tout droit ou titre dans la même mesure que son précédent détenteur.
Article X

RÈGLEMENT DES DIFFÉREND S ENTRE PARTIES CONTRACTANTES

1. Tout différend entre les Parties contractantes concernant l'interprétation ou l'application des dispositions du présent Accord est réglé par la voie diplomatique.

2. Si les Parties contractantes ne peuvent pas parvenir à un accord dans le délai de six mois après le début des négociations, le différend est soumis, sur demande de l'une ou l'autre Partie contractante, à un tribunal arbitral composé de trois membres. Chaque Partie contractante désigne un arbitre et ces deux arbitres choisissent le président, qui sera un citoyen d'un État tiers.

3. Si, dans le délai de deux mois, une Partie contractante manque à désigner son arbitre et ne donne pas suite à l'invitation que lui a faite l'autre Partie contractante de procéder à cette désignation, l'arbitre est désigné, sur demande de cette autre Partie contractante, par le Président de la Cour internationale de Justice.

4. Si, à l'expiration du délai de deux mois à compter de leur nomination, les deux arbitres ne parviennent pas à se mettre d'accord sur la nomination du président, celui-ci est désigné, sur demande de l'une ou l'autre Partie contractante, par le Président de la Cour internationale de Justice.

5. Si, dans les cas prévus aux paragraphes 3 et 4 du présent article, le Président de la Cour internationale de Justice est empêché d'exercer la fonction susvisée ou bien est un citoyen d'une Partie contractante, la désignation est faite par le Vice-Président, et si lui-même est empêché ou est un citoyen d'une Partie contractante, elle est faite par le juge venant à sa suite par ordre d'ancienneté et qui n'est pas un citoyen d'une Partie contractante.

6. Le tribunal arbitral rend sa décision en se fondant sur le respect du droit, des normes contenues dans le présent Accord ou dans les autres accords en vigueur entre les Parties contractantes, ainsi que sur les principes universellement acceptés du droit international.

7. Le tribunal arrête lui-même sa procédure sous réserve des autres dispositions convenues entre les Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante prend à sa charge les frais de l'arbitre désigné par elle et ceux de sa représentation dans la procédure arbitrale. Les frais du président et les autres frais sont pris en charge à parts égales par les deux Parties contractantes.


Article XI

DIFFÉREND S ENTRE UNE PARTIE CONTRACTANTE ET DES INVESTISSEURS DE L'AUTRE PARTIE CONTRACTANTE

1. Tout différend entre une Partie contractante et un investisseur de l'autre Partie contractante en rapport avec les dispositions du présent Accord est notifié par écrit par l'investisseur, avec renseignements détaillés à l'appui, à la Partie contrac-
tante qui a admis l'investissement. Dans la mesure du possible, les parties au différend tâchent de régler les contestations par accord amiable.

2. Si le différend ne peut pas être réglé à l'amiable dans le délai de six mois à compter de la date de la notification écrite visée au paragraphe 1 ci-dessus, il est, au choix de l'investisseur, soumis :

— Au tribunal compétent de la Partie contractante sur le territoire de laquelle l'investissement a été effectué ;

— A un tribunal arbitral ad hoc constitué en vertu du Règlement d'arbitrage de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international¹ ;

— Au Centre international pour les règlements des différends en matière d'investissement (CIRDI) institué par la Convention pour le règlement des différends relatifs aux investissements entre États et ressortissants d'autres États, ouverte à la signature à Washington le 18 mars 1965², si les deux Parties contractantes y ont accédé. Dans le cas où une Partie contractante n'a pas accédé à la Convention, le différend peut être dans le cadre du Mécanisme supplémentaire pour l'administration des procédures par le Secrétariat du CIRDI.

3. Le règlement de tout différend est fondé :

— Sur les dispositions du présent Accord et des autres accords en vigueur entre les deux Parties contractantes ;

— Sur les règles et principes du droit international universellement acceptés ;

— Sur le droit national de la Partie contractante sur le territoire de laquelle l'investissement a été effectué, y compris les règles relatives aux conflits de lois.

4. Une Partie contractante qui est partie au différend ne peut invoquer à titre de défense, de demande reconventionnelle ou à tout autre titre le fait que l'investisseur concerné a reçu ou va recevoir, en vertu d'un contrat d'assurance, d'indemnisation ou de garantie, une indemnité ou autre compensation correspondant à tout ou partie des pertes subies.

5. Les décisions arbitrales sont définitives et obligatoires pour les parties au différend. Chaque Partie contractante s'engage à exécuter les sentences en conformité avec sa législation nationale.

Article XII

ENTRÉE EN VIGUEUR, PROROGATION, DÉNONCIATION

1. Le présent Accord entrera en vigueur le jour où les Parties contractantes se seront notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles requises de leur part pour l'entrée en vigueur des accords internationaux. Il restera en vigueur pour une durée initiale de dix ans et sera renouvelé, par tacite reconduction, pour des périodes consécutives de deux ans.

2. Chaque Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord moyennant préavis écrit de six mois avant la date envisagée pour l'expiration.

3. S'agissant des investissements effectués ou acquis avant la date de la dénonciation du présent Accord et des investissements et de ceux auxquels l'Accord est applicable par ailleurs, les dispositions de tous les autres articles de l'Accord continueront d'avoir effet pendant une période additionnelle de dix ans à compter de la date de la dénonciation.

**EN FOI DE QUOI** les plénipotentiaires respectifs ont signé le présent Accord.

**FAIT** en deux originaux en espagnol et anglais, les deux textes faisant également foi, à Madrid, le 22 février 1996.

Pour le Royaume d'Espagne :


a.r.

Le Ministre des affaires étrangères,

CARLOS WESTERDORP

Pour la République libanaise :


a.r.

Le Ministre des affaires étrangères,

FARES BOUEZ
No. 33864

SPAING

and

UNITED NATIONS EDUCATIONAL,
SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION

Exchange of letters constituting an agreement concerning the
symposium on the effects of the multimedia electronic
communication (information super-highway) regarding
the protection of copyrights and other holders of rights
and their consequences on the economic and cultural

Authentic text: Spanish.

Registered by Spain on 25 June 1997.

ESPAGNE

et

ORGANISATION DES NATIONS UNIES
POUR L'ÉDUCATION, LA SCIENCE
ET LA CULTURE

Échange de lettres constituant un accord relatif au colloque
sur les effets de la communication électronique multi-
timédia (autoroutes de l'information) en matière de pro-
tection des droits d'auteur et autres titulaires de droits et
leurs conséquences sur le développement économique et
et Madrid, 4 mars 1996

Texte authentique : espagnol.

[TRANSLATION]


Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

[TRADUCTION]

ÉCHANGE DE LETTRES CONS- TUANT UN ACCORD ENTRE L'ESPAGNE ET L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ÉDUCATION, LA SCIENCE ET LA CULTURE RELATIF AU COLLOQUE SUR LES EFFETS DE LA COMMUNICATION ÉLECTRONIQUE MULTIMÉDIA (AUTOROUTE DE L'INFORMATION) EN MATIÈRE DE PROTECTION DES DROITS D'AUTEUR ET AUTRES TITULAIRES DE DROITS ET LEURS CONSEQUENCES SUR LE DéVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET CULTUREL (MADRID 11-14 MARS 1996)

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

1 Came into force provisionally on 4 March 1996, and definitively on 22 January 1997 by notification, in accordance with the provisions of the said letters.

1 Entré en vigueur à titre provisoire le 4 mars 1996, et à titre définitif le 22 janvier 1997 par notification, conformément aux dispositions desdites lettres.
No. 33865

BRAZIL
and
CHILE

Cooperation Agreement on cooperation between the diplomatic academies of the two countries. Signed at Brasilia on 25 March 1996

Authentic texts: Portuguese and Spanish.
Registered by Brazil on 25 June 1997.

BRÉSIL
et
CHILI

Accord de coopération entre les académies diplomatiques des deux pays. Signé à Brasilia le 25 mars 1996

Textes authentiques : portugais et espagnol.
Enregistré par le Brésil le 25 juin 1997.
ACORDO ENTRE OS GOVERNOS DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E DA REPÚBLICA DO CHILE SOBRE COOPERAÇÃO ENTRE AS ACADEMIAS DIPLOMÁTICAS DE AMBOS OS PAÍSES

O Governo da República Federativa do Brasil

e
O Governo da República do Chile,
(doravante denominados “Partes Contratantes”),

Decidiram subscrever o seguinte Acordo sobre Cooperação entre o Instituto Rio Branco e a Academia Diplomática Andres Bello com vistas a favorecer uma melhor capacitação do pessoal do serviço exterior de ambos os países:

ARTIGO I

O Instituto Rio Branco e a Academia Diplomática Andres Bello manterão um ativo intercâmbio de informação acerca de seus respectivos programas de estudos, cursos, seminários e outras atividades acadêmicas que desenvolverem.

ARTIGO II

As referidas instituições intercambiarão informações em matéria de direito internacional público, direito diplomático e outras especialidades acadêmicas próprias da profissão diplomática, assim como também na área de relações políticas, internacionais, econômicas e culturais.

ARTIGO III

Os referidos Institutos manterão periodicamente consultas e procurarão organizar cursos e seminários conjuntos em época e local a serem oportunamente definidos. Procurarão também facilitar o intercâmbio de professores, conferencistas, peritos e pesquisadores das áreas de interesse para ambas as instituições, a fim de que dissertem sobre assuntos de sua especialidade.
ARTIGO IV

As respectivas instituições facilitarão o intercâmbio de publicações e revistas da especialidade que editem, assim como de outras instituições públicas e privadas dos respectivos países. A este respeito, as respectivas bibliotecas e centros de documentação buscarão os mecanismos para lograr um efetivo sistema de comunicação.

ARTIGO V

As citadas instituições intercambiarão informações a respeito das atividades de interesse comum, em especial considerando sua participação em reuniões de organizações regionais e mundiais que agrupam as academias e institutos de formação de diplomatas e as instituições universitárias com atividade ligada a relações internacionais.

ARTIGO VI

Este Acordo entrará em vigor a partir do 30º (trigésimo) dia após haver a Parte brasileira comunicado à Parte chilena que seus procedimentos internos foram concluídos. O Acordo terá vigência por 3 (três) anos. O Acordo será renovado automaticamente por igual período, salvo notificação expressa de uma das Partes Contratantes, que deverá comunicar a outra pelo menos 90 (noventa) dias antes da data de seu vencimento.

ARTIGO VII

O presente Acordo poderá ser alterado por troca de Notas diplomáticas, mediante entendimento entre as Partes Contratantes, entrando a alteração em vigor na forma do Artigo VI.
ARTIGO VIII

O presente Acordo poderá ser denunciado por qualquer das Partes Contratantes mediante notificação por via diplomática. A denúncia surtirá efeito 90 (noventa) dias depois da data de recebimento da notificação.

Feito em Brasília, em 25 de março de 1996, em dois exemplares no idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pelo Governo da República Federativa do Brasil:

LUIZ FELIPE LAMPREIA

Pelo Governo da República do Chile:

JOSE MIGUEL ENSULZA
ACUERDO DE COOPERACIÓN ENTRE LOS GOBIERNOS DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL Y DE LA REPÚBLICA DE CHILE SOBRE COOPERACIÓN ENTRE LAS ACADEMIAS DIPLOMÁTICAS DE AMBOS PAÍSES

El Gobierno de la República Federativa del Brasil y el Gobierno de la República de Chile (en adelante denominados Partes Contratantes);

Han decidido suscribir el siguiente Acuerdo sobre cooperación entre el Instituto Río Branco y la Academia Diplomática "Andrés Bello", con miras a favorecer una mejor capacitación del personal del Servicio Exterior de ambos países:

ARTICULO 1

El Instituto Río Branco y la Academia Diplomática "Andrés Bello" mantendrán un activo intercambio de información acerca de sus respectivos programas de estudio, cursos, seminarios y otras actividades académicas que desarrollen.

ARTICULO 2

Las referidas instituciones intercambiarán información en materia de Derecho Internacional Público, Derecho Diplomático y otras especialidades académicas propias de la profesión diplomática, así como también en el área de las relaciones políticas-internacionales, económicas y culturales.

ARTICULO 3

Los referidos Institutos mantendrán consultas en forma periódica y procurarán organizar cursos y seminarios conjuntos en época y lugar a ser oportunamente determinados. Procurarán, asimismo, facilitar el intercambio de profesores, conferencias, expertos e investigadores en áreas de interés para ambas instituciones, a fin de que diserten en asuntos de su especialidad.
ARTICULO 4

Las respectivas instituciones facilitarán el intercambio de publicaciones y revistas de la especialidad que editen, así como de otras instituciones públicas y privadas de los respectivos países. A este respecto, las respectivas bibliotecas y centros de documentación buscarán los mecanismos para lograr un efectivo sistema de comunicación.

ARTICULO 5

Las citadas instituciones intercambiarán información respecto a actividades de común interés, en especial considerando su participación en reuniones de organizaciones regionales y mundiales que agrupan a las Academias e Institutos de formación para diplomáticos y a las Instituciones universitarias con actividad referida a las relaciones internacionales.

ARTICULO 6

El presente Acuerdo entrará en vigor el 30° (trigésimo) día después de que la Parte Brasileña haya comunicado a la Parte Chilena la conclusión de sus procedimientos internos. El Acuerdo tendrá vigencia de 3 (tres) años, renovable automáticamente por un período similar, salvo notificación expresa de alguna de las partes, que deberá comunicar a la otra por lo menos 90 (noventa) días antes de la fecha de su vencimiento.

ARTICULO 7

El presente Acuerdo podrá ser modificado por intercambio de Notas Diplomáticas de común acuerdo entre las Partes Contratantes, entrando en vigencia dicha modificación conforme a lo establecido en el Artículo 6.
ARTICULO 8

El presente Acuerdo podrá ser denunciado por cualquiera de las Partes Contratantes mediante notificación por la vía diplomática. La denuncia tendrá efecto 90 (noventa) días después de la fecha en que se haya recibido la notificación.

Firmado en la ciudad de Brasilia a los veinticinco días del mes Marzo de mil novecientos noventa y seis, en duplicado, en los idiomas portugués y español, siendo todos los textos igualmente auténticos.

Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil:

LUIZ FELIPE LAMPREIA

Por el Gobierno de la República de Chile:

JOSÉ MIGUEL ENSULZA

The Government of the Federative Republic of Brazil and the Government of the Republic of Chile (hereinafter called the "Contracting Parties");

Have decided to sign the following Agreement on cooperation between the Rio Branco Institute and the Andrés Bello Diplomatic Academy, with a view to promoting improved training for the Foreign Service personnel of the two countries:

Article I

The Rio Branco Institute and the Andrés Bello Diplomatic Academy shall maintain an active exchange of information about their respective study programmes, courses, seminars and other academic activities.

Article II

The said institutions shall exchange information on public international law, diplomatic law and other academic fields of study specific to the diplomatic profession, as well as in the area of international political, economic and cultural relations.

Article III

They shall periodically hold consultations and endeavour to organize joint courses and seminars at a time and place to be decided in due course. They shall also endeavour to facilitate the exchange of professors, lecturers, specialists and researchers in areas of interest to the two institutions, so that they may speak on subjects in their area of expertise.

Article IV

They shall encourage the exchange of the specialized journals and other publications that they publish, and also those of other public and private institutions in their respective countries. In this regard, the respective libraries and documentation centres shall seek mechanisms to ensure an effective system of communication.

Article V

They shall exchange information on activities of common interest, in particular, with regard to their participation in meetings of regional and international organizations made up of academies and institutes that train diplomats and university institutions with activities relating to international relations.

Article VI

This Agreement shall enter into force on the 30th (thirtieth) day after the Brazilian Party has notified the Chilean Party of the completion of its domestic proce-

\[^{1}\text{Came into force on 7 March 1997 by notification, in accordance with article 6.}\]

Vol. 1981, I-33865
The Agreement shall remain in force for 3 (three) years. It shall be automatically renewed for a similar period, unless one of the Contracting Parties notifies the other to the contrary at least 90 (ninety) days before the date of its expiry.

**Article VII**

This Agreement may be amended by an exchange of diplomatic notes, by mutual agreement between Contracting Parties, such amendment to enter into force by the means established in article VI.

**Article VIII**

This Agreement may be denounced by either Contracting Party by notification through the diplomatic channel. The denunciation shall take effect 90 (ninety) days after the date on which notification has been received.

DONE at Brasília on 25 March 1996, in duplicate, in the Portuguese and Spanish languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the Federative Republic of Brazil:

**Luiz Felipe Lampreia**

For the Government of the Republic of Chile:

**José Miguel Enslulza**
ACCORD\(^1\) ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU CHILI RELATIF À LA COOPÉRATION ENTRE LES ACADÉMIES DIPLOMATIQUES DES DEUX PAYS

Le Gouvernement de la République fédérale du Brésil et le Gouvernement de la République du Chili (ci-après dénommés les Parties contractantes),

Ont décidé de conclure l’Accord ci-dessous relatif à la coopération entre l’Institut Rio Branco et l’Académie diplomatique Andrés Bello, en vue de mettre le personnel du Service extérieur des deux pays à même d’acquérir une meilleure formation professionnelle :

**Article premier**

L’Institut Rio Branco et l’Académie diplomatique Andrés Bello procèdent à un échange d’informations sur leurs programmes respectifs d’études, de cours, de séminaires et autres activités universitaires qu’ils mènent.

**Article 2**

Les institutions susmentionnées échangent des informations dans le domaine du droit international public, du droit diplomatique et des autres disciplines spécifiques de la profession diplomatique ainsi que dans celui des relations politico-diplomatiques, économiques et culturelles.

**Article 3**

Les instituts susmentionnés procèdent à des consultations périodiques et s’emploient à organiser des cours et des séminaires communs à des dates et en des lieux qui sont opportunément choisis. De même, ils s’emploient à favoriser l’échange de professeurs, de conférenciers, d’experts et de chercheurs dans les domaines d’intérêt commun pour les deux institutions, afin de traiter de sujets de leur spécialité.

**Article 4**

Les institutions susmentionnées favorisent les échanges de publications et revues qu’elles font paraître dans leurs domaines de spécialisation et de celles qui proviennent d’autres institutions publiques et privées des deux pays. À cet égard, les bibliothèques et les centres de documentation intéressés s’efforcent de mettre au point des mécanismes permettant de réaliser un système de communications efficace.

**Article 5**

Les institutions susmentionnées échangent des informations sur les activités d’intérêt commun, et en particulier envisagent la possibilité de participer aux réunions des organisations régionales et mondiales où sont représentés les académies et

---

\(^1\) Entré en vigueur le 7 mars 1997 par notification, conformément à l’article 6.

Vol. 1981, 1-33865
les instituts de formation diplomatique et les institutions universitaires dont les activités intéressent les relations internationales.

Article 6
Le présent Accord entre en vigueur 30 (trente) jours après que la Parties brésilienne aura informé la Partie chilienne qu’elle a accompli ses formalités internes. Il sera applicable pendant 3 (trois) ans et sera automatiquement prorogé pour une période d’une durée analogue, sauf notification expresse de l’une des Parties qui devra être adressée à l’autre Partie au moins 90 (quatre-vingt-dix) jours avant la date d’expiration de la période en question.

Article 7
Le présent Accord pourra être modifié, d’un commun accord entre les Parties, par voie d’échange de notes diplomatiques et les modifications ainsi convenues entreront en vigueur conformément aux dispositions de l’article 6.

Article 8
Le présent Accord pourra être dénoncé par l’une quelconque des Parties contractantes moyennant notification par la voie diplomatique. La dénonciation prendra effet 90 (quatre-vingt-dix) jours après la date à laquelle elle aura été reçue.

FAIT en la ville de Brasília le 25 mars 1996 en double exemplaire, en langues portugaise et espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République fédérale du Brésil :

LUI S FELIPE LAMPREIA

Pour le Gouvernement de la République du Chili :

JOSÉ MIGUEL ENSULZA
Agreement on exemption from taxes in respect of the implementation of the Brazil-Bolivia gas pipeline project. Signed at Brasília on 5 August 1996

Authentic texts: Portuguese and Spanish.
Registered by Brazil on 25 June 1997.

Accord relatif à l’exonération fiscale concernant l’exécution du projet de gazoduc Brésil-Bolivie. Signé à Brasília le 5 août 1996

Textes authentiques : portugais et espagnol.
Enregistré par le Brésil le 25 juin 1997.
ACORDO ENTRE O GOVERNO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL E O GOVERNO DA REPÚBLICA DO BOLÍVIA, PARA ISENÇÃO DE IMPOSTOS RELATIVOS À IMPLEMENTAÇÃO DO PROJETO DO GASODUTO BRASIL-BOLÍVIA

O Governo da República Federativa do Brasil

e
O Governo da República da Bolívia,
(doravante denominados “Partes Contratantes”),

Considerando a elevada prioridade política atribuída pelas Partes Contratantes à consolidação do processo de integração econômica na América do Sul;

Destacando a importância da implementação da área de livre comércio entre o MERCOSUL e a Bolívia, para a consecução do objetivo acima mencionado;

Reconhecendo o papel estratégico desempenhado pelo Projeto do Gasoduto Brasil-Bolívia para o abastecimento energético e para a criação de oportunidades de investimentos produtivos e geração de empregos, mediante a utilização de um insumo de alta produtividade econômica e ecologicamente limpo;

Tendo em vista os compromissos assumidos pelas Partes Contratantes no Acordo de Alcance Parcial sobre Promoção de Comércio entre o Brasil e a Bolívia (Fornecimento de Gás Natural) firmado pelos Chanceleres das Partes Contratantes em 17 de agosto de 1992, sob a égide do Tratado de Montevidéu, de 1980, assim como os termos do parágrafo 7 do Acordo por troca de Notas Reversais, de 17 de fevereiro de 1993, estabelecendo que os Governos do Brasil e da Bolívia buscariam atender aos requisitos necessários à isenção dos impostos incidentes sobre a construção do gasoduto;

Levando em conta que a isenção dos impostos incidentes sobre a implementação do Projeto do Gasoduto contribuirá para consolidar as condições de desenvolvimento da produção e comercialização do gás natural,

Acordam o seguinte:

Vol. 1981, I-33866
ARTIGO 1º

1. Estarão isentas dos impostos atualmente vigentes nas diversas esferas de competência das Partes Contratantes, assim como daqueles que se criem no futuro pelas autoridades competentes das referidas Partes, as operações que compreendam:
   a) importação de bens e serviços destinados ao uso direto ou à incorporação na construção do gasoduto Brasil-Bolívia;
   b) compra, fornecimento e circulação locais de bens e serviços destinados ao uso direto ou à incorporação na construção do referido gasoduto;
   c) financiamento, crédito, câmbio de divisas, seguro e seus correspondentes pagamentos e remessas a terceiros.

2. Estas isenções serão aplicáveis quando as mencionadas operações forem realizadas ou contratadas pelo executores do gasoduto, diretamente ou por intermédio de empresas especialmente por eles selecionadas para esse fim.

ARTIGO 2º

Para efeito deste Acordo, os executores do Projeto serão designados pelas Partes Contratantes. As Partes Contratantes comunicarão mutuamente estas designações por via diplomática.

ARTIGO 3º

As isenções referidas no Artigo 1º serão aplicadas exclusivamente na fase de construção do gasoduto até que se alcance a capacidade de transporte de 30 milhões de m³/dia.

ARTIGO 4º

Este Acordo vigorará até a total implementação do Projeto, definida desta conforme indicado no Artigo anterior, que será objeto de notificação entre as Partes Contratantes.
ARTIGO 5°

O presente Acordo entrará em vigor 30 (trinta) dias após a última notificação comunicada por uma das Partes Contratantes, a respeito do cumprimento das formalidades necessárias à sua correspondente promulgação.

ARTIGO 6°

As Partes Contratantes estabelecerão as normas legais internas necessárias à aplicação do presente Acordo.

ARTIGO 7°

A Parte Contratante que deseje denunciar o presente Acordo poderá fazê-lo mediante notificação diplomática, após a fase de construção a que se refere o Artigo 3°. Essa denúncia surtirá efeito a partir do 1º (primeiro) dia do exercício fiscal após decorridos 2 (dois) anos da notificação.

Feito em Brasília, em 5º de agosto de 1996, em dois exemplares originais, nos idiomas português e espanhol, sendo ambos os textos igualmente autênticos.

Pelo Governo da República Federativa do Brasil:  Pelo Governo da República da Bolívia:

LUIZ FELIPE LAMPREIA  ANTONIO ARANÍBAR QUIROGA

Vol. 1981, 1-33866
ACUERDO CELEBRADO POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE BOLIVIA Y EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL PARA LA EXENCIÓN DE IMPUESTOS RELATIVOS A LA IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO DEL GASODUCTO BOLIVIA-BRASIL

EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DE BOLIVIA
Y
EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL,

denominados a continuación "Partes Contratantes",

Considerando la alta prioridad política que atribuyen las Partes Contratantes a la consolidación del proceso de integración económica en Sudamérica;

Destacando la importancia de la constitución del área de libre comercio entre el MERCOSUR y Bolivia, a fin de alcanzar el objetivo antes mencionado;

Reconociendo el papel estratégico desempeñado por el Proyecto del Gasoducto Bolivia - Brasil en el abastecimiento energético y en la creación de oportunidades de inversiones productivas y generación de empleos, a través del uso de un insumo de alta productividad económica y ecológicamente limpio;

Teniendo presentes los compromisos asumidos por las Partes Contratantes en el Acuerdo de Alcance Parcial sobre Promoción del Comercio entre Brasil y Bolivia (Suministro de Gas Natural), firmado por los Cancilleres de las Partes Contratantes el 17 de agosto de 1992, en el marco del Tratado de Montevideo de 1980, así como el tenor del párrafo 7 del Acuerdo mediante Notas Reversales del 17 de febrero de 1993, estableciendo que los Gobiernos de Brasil y Bolivia buscarían cumplir los requisitos necesarios para la exención de impuestos que recaen sobre la construcción del gasoducto;
Tomando en cuenta que la exención de impuestos que recaen sobre la implementación del Proyecto del Gasoducto, contribuirá en la consolidación de las condiciones del desarrollo de la producción y comercialización del gas natural,

Acuerdan lo siguiente:

**ARTICULO 1°**

Estarán exentas de los impuestos actualmente vigentes en las diversas esferas de competencia de las Partes Contrantes, así como de aquellos que se creen en el futuro por las autoridades competentes de las referidas Partes, las operaciones que comprendan:

a) La importación de bienes y servicios destinados a su uso directo o incorporación en la construcción del Gasoducto Bolivia -Brasil;

b) Las compras, suministros y circulación locales de bienes y servicios directamente destinados al uso directo o a la incorporación en la construcción del mencionado Gasoducto;

c) financiamiento, crédito, cambio de divisas, seguro y sus correspondientes pagos y remesas a terceros.

Estas exenciones serán aplicables cuando dichas operaciones sean realizadas o contratadas por los ejecutores del Gasoducto, directamente o por intermedio de empresas especialmente seleccionadas por ellos para este fin.

**ARTICULO 2°**

A efectos del presente Acuerdo, los ejecutores del proyecto serán designados por las Partes Contratantes. Las Partes Contratantes se comunicarán mutuamente estas designaciones por la vía diplomática.

**ARTICULO 3°**

Las exenciones referidas en el Artículo 1° se aplicarán exclusivamente a la fase de construcción del gasoducto hasta alcanzar la capacidad de transporte de 30 millones de m3 por día.
ARTICULO 4º

Este Acuerdo estará en vigor hasta la total implementación del proyecto, definida ésta conforme a lo indicado en el artículo anterior, que será objeto de notificación entre las Partes Contratantes.

ARTICULO 5º

El presente Acuerdo entrará en vigor treinta días después de la última notificación comunicada por una de las Partes Contratantes, acerca del cumplimiento de las formalidades necesarias para su correspondiente promulgación.

ARTICULO 6º

Las Partes Contratantes dictarán las normas legales internas necesarias para la aplicación del presente Acuerdo.

ARTICULO 7º

La Parte Contratante, que quiera denunciar el presente Acuerdo, podrá hacerlo mediante notificación diplomática, con posterioridad a la fase de construcción a que se refiere el artículo 3º. Dicha denuncia surtirá efecto a partir del primer día del ejercicio fiscal transcurridos dos años de la notificación.

Firmado en la ciudad de Brasilia, capital de la República Federativa del Brasil, a los cinco días del mes de agosto de 1996, en originales en idioma español y portugués siendo ambos textos igualmente auténticos.

Por el Gobierno de la República de Bolivia: Luiz Felipe Lampreia

Por el Gobierno de la República Federativa del Brasil: António Aranibar Quiroga

The Government of the Republic of Bolivia and
The Government of the Federative Republic of Brazil, hereinafter referred to as the "Contracting Parties",

Considering the political priority given by the Contracting Parties to the consolidation of the economic integration process in South America,

Emphasizing the importance of the establishment of the free trade zone between MERCOSUR and Bolivia, with a view to achieving the aforementioned objective,

Recognizing the strategic role played by the Brazil-Bolivia gas pipeline project in supplying power, in providing productive investment opportunities and in generating employment through the use of an economically efficient and environmentally clean source,

Bearing in mind the commitments made by the Contracting Parties in the Partial Agreement on the Promotion of Trade between Brazil and Bolivia (Supply of Natural Gas), signed by the Ministries of Foreign Affairs of the Contracting Parties on 17 August 1992, within the framework of the Treaty of Montevideo of 1980, and the contents of paragraph 7 of the exchange of notes of 17 February 1993 constituting an agreement that the Governments of Brazil and Bolivia would seek to fulfil the conditions necessary for exemption from taxes in respect of the construction of the gas pipeline,

Taking into account that exemption from taxes in respect of the implementation of the gas pipeline project will help to consolidate the conditions for the development of the production and marketing of natural gas,

Have agreed as follows:

Article 1

The following operations shall be exempted from taxes currently in force in the various spheres of competence of the Contracting Parties and from those which may be established by the competent authorities of the Parties in the future:

(a) The importation of the goods and services to be used directly in or incorporated into the construction of the Brazil-Bolivia gas pipeline;

(b) The local purchase, supply and circulation of goods and services to be used directly in, or incorporated into, the construction of the gas pipeline;

1 Came into force on 1 March 1997 by notification, in accordance with article 5.
3 Ibid., vol. 1725, No. 1-30091.
Vol. 1981, 1-33866
(c) Financing, credit, foreign exchange, insurance and the corresponding payments and remittances to third parties.

These exemptions shall be applicable when such operations are carried out or contracted by the executors of the gas pipeline, either directly or through enterprises specially selected by them for the purpose.

**Article 2**

For the purposes of this Agreement, the project executors shall be appointed by the Contracting Parties. The Contracting Parties shall communicate such appointments to one another through the diplomatic channel.

**Article 3**

The exemptions to which article 1 refers shall apply exclusively to the phase of the construction of the gas pipeline until it reaches a capacity of 30 million cubic metres per day.

**Article 4**

This Agreement shall remain in force until the project has been fully implemented, as indicated in the preceding article, and the Contracting Parties shall notify each other when that occurs.

**Article 5**

This Agreement shall enter into force thirty days after the last of the notifications by which the Contracting Parties shall inform each other that they have completed the procedures required for its adoption.

**Article 6**

The Contracting Parties shall adopt the domestic legislation required for the implementation of this Agreement.

**Article 7**

A Contracting Party which wishes to terminate this Agreement may do so, through the diplomatic channel, following the construction phase referred to in article 3. Such termination shall take effect on the first day of the fiscal year beginning two years after the date of notification.

**DONE at Brasília, capital of the Federative Republic of Brazil, on 5 August 1996, in the Spanish and Portuguese languages, both texts being equally authentic.**

For the Government of the Republic of Bolivia: 
**LUIZ FELIPE LAMPREIA**

For the Government of the Federative Republic of Brazil: 
**ANTONIO ARANÍBAR QUIROGA**
ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE BOLIVIE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRATIVE DU BRÉSIL RELATIF À L'EXONÉRATION FISCALE CONCERNANT L'EXÉCUTION DU PROJET DE GAZODUC BRÉSIL-BOLIVIE

Le Gouvernement de la République de Bolivie et
Le Gouvernement de la République fédérale du Brésil, ci-après dénommés « les Parties contractantes »

Considérant la haute priorité politique que les Parties contractantes accordent au renforcement du processus d'intégration économique en Amérique du Sud,

Soulignant l'importance que revêt l'établissement d'une zone de libre échange entre le MERCOSUR et la Bolivie pour atteindre l'objectif susmentionné,

Reconnaissant le rôle stratégique que joue le projet de gazoduc Bolivie-Brésil dans l'approvisionnement énergétique et l'ouverture de perspectives pour les investissements productifs et la création d'emplois grâce à l'utilisation d'un facteur de production d'une grande productivité économique et écologiquement propre,

Ayant à l'esprit les engagements pris par les Parties contractantes en vertu de l'Accord partiel relatif à la promotion du commerce entre le Brésil et la Bolivie (livraison de gaz naturel), signé par les Chanceliers des Parties contractantes le 17 août 1992, dans le cadre du Traité de Montevideo de 1980, ainsi que les dispositions du paragraphe 7 de l'Accord conclu par échange de notes, en date du 17 février 1993, aux termes duquel les Gouvernements du Brésil et de la Bolivie doivent prendre les mesures nécessaires pour que la construction du gazoduc soit exonérée d'impôts,

Considérant que l'exonération fiscale concernant l'exécution du projet de gazoduc contribuera à favoriser le développement de la production et de la commercialisation du gaz naturel,

Sont convenus de ce qui suit:

Article premier

Sont exonérées des impôts actuellement en vigueur dans les divers domaines de compétence des Parties contractantes ainsi que de ceux que les autorités compétentes desdites Parties pourraient créer à l'avenir, les opérations comprenant:

a) L'importation de biens et de services destinés à être directement utilisés aux fins de la construction du gazoduc Bolivie-Brésil ou à y être incorporés;

b) Les achats, la livraison et la circulation locales des biens et services immédiatement destinés à être directement utilisés aux fins de la construction dudit gazoduc ou à y être incorporés;

1 Entré en vigueur le 1er mars 1997 par notification, conformément à l'article 5.


3 Ibid., vol. 1725, nº I-30091.

Vol. 1981, I-33866
c) Le financement, les opérations de crédit, le change de devises, les assurances et les versements correspondants ainsi que les envois de fonds à des tiers.

Ces exonérations sont applicables lorsque les opérations susmentionnées sont effectuées ou sous-traitées par les constructeurs du gazoduc, directement ou par l'intermédiaire d'entreprises spécialement choisies par eux à cet effet.

Article 2

Aux fins du présent Accord, les constructeurs engagés pour exécuter le projet sont désignés par les Parties contractantes. Les Parties contractantes s'informent mutuellement de ces désignations par la voie diplomatique.

Article 3

Les exonérations visées à l'article premier s'appliquent uniquement lors de la phase de la construction du gazoduc précédant le moment où sa capacité de transport atteindra 30 millions de mètres cubes par jour.

Article 4

Le présent Accord restera en vigueur jusqu'à l'achèvement complet du projet au sens de la définition énoncée à l'article précédent, dont les Parties contractantes s'avisent mutuellement.

Article 5

Le présent Accord entrera en vigueur à l'expiration d'une période de trente jours courant à compter de la date de la dernière notification par laquelle l'une des Parties contractantes informera l'autre que les formalités requises pour sa promulgation ont été accomplies.

Article 6

Les Parties contractantes établiront les textes nécessaires aux fins de l'application du présent Accord.

Article 7

La Partie contractante qui désirera dénoncer le présent Accord pourra le faire par voie de notification diplomatique, une fois achevée la phase visée à l'article 3. Ladite dénonciation produira ses effets à partir du premier jour de l'exercice financier suivant l'expiration d'un délai de deux ans courant à compter de la date de la notification.

Fait en la ville de Brasilia, capitale de la République fédérale du Brésil, le 5 août 1996, en textes originaux, en langues espagnole et portugaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République de Bolivie :
LUIZ FELIPE LAMPREIA

Pour le Gouvernement de la République fédérale du Brésil :
ANTONIO ARANÍBAR QUIROGA
No. 33867

BRAZIL
and
GERMANY

Exchange of notes constituting an agreement on the project “Subsistence Fishing Planning”, supplementary to the Basic Agreement on technical cooperation. Brasília, 29 January 1997

Authentic texts: German and Portuguese.
Registered by Brazil on 25 June 1997.

BRÉSIL
et
ALLEMAGNE

Échange de notes constituant un accord relatif au projet « Planification de la pêche de subsistance », complémentaire à l’Accord de base relatif à la coopération technique. Brasilia, 29 janvier 1997

Textes authentiques : allemand et portugais.
Enregistré par le Brésil le 25 juin 1997.
EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT\(^1\) BETWEEN BRAZIL AND GERMANY ON THE PROJECT “SUBSISTENCE FISHING PLANNING”, SUPPLEMENTARY TO THE BASIC AGREEMENT ON TECHNICAL COOPERATION

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

\(^1\) Came into force on 29 January 1997, in accordance with the provisions of the said notes.

Vol. 1981. 1-33867
Exchange of notes constituting an agreement on the project “Environmental Impact caused by Great Dams”, supplementary to Basic Agreement on technical cooperation. Brasilia, 29 January 1997

Authentic texts: German and Portuguese.
Registered by Brazil on 25 June 1997.

BRÉSIL et ALLEMAGNE


Textes authentiques: allemand et portugais.
Enregistré par le Brésil le 25 juin 1997.
EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT1 BETWEEN BRAZIL AND GERMANY ON THE PROJECT "ENVIRONMENTAL IMPACT CAUSED BY GREAT DAMS", SUPPLEMENTARY TO BASIC AGREEMENT ON TECHNICAL COOPERATION

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

1 Came into force on 29 January 1997, in accordance with the provisions of the said notes.

Vol. 1981, I-33868
No. 33869

BRAZIL
and
GERMANY

Exchange of notes constituting an agreement on the Integrated project for the protection of indigenous lands and people of legal Amazon/demarcation of indigenous lands, supplementary to the Basic Agreement on technical cooperation. Brasília, 28 February 1997

Authentic texts: German and Portuguese.
Registered by Brazil on 25 June 1997.

BRÉSIL
et
ALLEMAGNE

Échange de notes constituant un accord relatif au projet intégré pour la protection des terres et des peuples autochtones de l'Amazone légale/délimitation des terres autochtones, complémentaire à l'Accord de base relatif à la coopération technique. Brasília, 28 février 1997

Textes authentiques : allemand et portugais.
Enregistré par le Brésil le 25 juin 1997.
EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN BRAZIL AND GERMANY ON THE INTEGRATED PROJECT FOR THE PROTECTION OF INDIGENOUS LANDS AND PEOPLE OF LEGAL AMAZON/DEMARCATION OF INDIGENOUS LANDS, SUPPLEMENTARY TO THE BASIC AGREEMENT ON TECHNICAL COOPERATION

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

1 Came into force on 28 February 1997, in accordance with the provisions of the said notes.

Vol. 1981, I-33869
Exchange of notes constituting an agreement on the exchange of experts on the development of activities of technical cooperation in the field of reform and modernization of the public administration, supplementary to the Basic Agreement on technical cooperation (with annexes). Brasília, 28 February 1997

Authentic text: Portuguese.
Registered by Brazil on 25 June 1997.

Échange de notes constituant un accord relatif à l'échange d'experts dans le développement des activités de coopération technique dans le domaine de la réforme et de la modernisation de l'administration publique, complémentaire à l'Accord de base relatif à la coopération technique (avec annexes). Brasilia, 28 février 1997

Texte authentique : portugais.
Enregistré par le Brésil le 25 juin 1997.
EXCHANGE OF NOTES CONSTITUTING AN AGREEMENT BETWEEN BRAZIL AND PORTUGAL ON THE EXCHANGE OF EXPERTS ON THE DEVELOPMENT OF ACTIVITIES OF TECHNICAL COOPERATION IN THE FIELD OF REFORM AND MODERNIZATION OF THE PUBLIC ADMINISTRATION, SUPPLEMENTARY TO THE BASIC AGREEMENT ON TECHNICAL COOPERATION

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

1 Came into force on 28 February 1997, in accordance with the provisions of the said notes.

Vol. 1981, I-33870
Central American Treaty on the recovery and return of vehicles which have been stolen or unlawfully or improperly appropriated or retained (with annexes). Signed at Copan Ruinas, Honduras, on 14 December 1995

Registered by the General Secretariat of the Central American Integration System, acting on behalf of the Parties, on 26 June 1997.

Traité centre-américain relatif au recouvrement et à la restitution des véhicules volés, illégalement ou indûment appropriés ou retenus (avec annexes). Signé à Copan Ruinas (Honduras) le 14 décembre 1995

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

TRATADO CENTROAMERICANO SOBRE RECUPERACIÓN Y DEVOLUCIÓN DE VEHÍCULOS HURTADOS, ROBADOS, APROPIADOS O RETENIDOS ILÍCITA O INDEBIDAMENTE

Los Gobiernos de las Repúblicas de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Panamá, que en adelante se denominarán "Las Partes",

PREOCUPADOS por la comisión de los delitos de hurto, robo, apropiación o retención ilícita o indebida de vehículos;

DESEOSOS de fortalecer y facilitar la estrecha cooperación para la detección, recuperación y devolución de vehículos;

CONSCIENTES de las dificultades que enfrentan los legítimos propietarios de dichos vehículos al tratar de recuperarlos en el territorio de una de las Partes;

SEGUROS de que pueden aplicarse normas que permitan y aceleren la recuperación y devolución de vehículos, para así eliminar tales dificultades;

RECONOCIENDO la gravedad y crecimiento que en los últimos años han alcanzado los hechos antes mencionados, que afectan la Región;

Han acordado lo siguiente:

ARTICULO I

Para los propósitos del presente Tratado se entiende por:

(a) "Vehículo" cualquier automóvil, camión, autobús, motocicleta, casamóvil, casa remolque o cualquier otro medio de transporte terrestre mecanizado.

(b) Un Vehículo será hurtado, robado, apropiado o retenido ilícita o indebidamente cuando la posesión o retención del mismo se haya obtenido sin el consentimiento del propietario, representante legal u otra persona legalmente autorizada para hacer uso del mismo, de acuerdo a la legislación penal interna de cada Estado Parte.
(c) "Incautar" acto por medio del cual una autoridad competente o un Tribunal, en ejercicio de sus funciones, toma posesión o custodia de un vehículo de conformidad con la ley.

(d) "Días", significará días hábiles.

(e) "Estado Requirente", el Estado que solicita la devolución del vehículo.

(f) "Estado Requerido", el Estado al que se le solicita la devolución del vehículo.

ARTICULO II

Las Partes, de conformidad con los términos del presente Tratado, se comprometen a la pronta devolución de los vehículos que hubieren sido hurtados, robados, apropiados o retenidos ilícita o indebidamente en el territorio de una de las Partes y recuperados en el territorio de otra de las Partes.

ARTICULO III

1. Las Partes designarán una Autoridad Central responsable, a través de la cual se tramitarán las solicitudes de devolución.

Para la República de El Salvador, la Autoridad Central será el Ministerio de Seguridad Pública.
Para la República de Costa Rica, la Autoridad Central será el Ministerio de Seguridad Pública.
Para la República de Guatemala, la Autoridad Central será el Ministerio de Gobernación.
Para la República de Honduras, la Autoridad Central será la Fuerza de Seguridad Pública, en tanto se concluye la organización de la Policía Nacional Civil.
Para la República de Nicaragua, la Autoridad Central será el Ministerio de Gobernación.
Para la República de Panamá, la Autoridad Central será la Procuraduría General de la Nación.

2. Cualquier modificación en la designación de la Autoridad Central será comunicada a la Secretaría General del Sistema de la Integración Centroamericana, quien trasladará dicha información a los demás Estados Partes.

3. Para el cumplimiento de los objetivos del presente Tratado, las Autoridades Centrales de las Partes, efectuarán reuniones periódicas de común acuerdo entre ellas.

**ARTICULO IV**

Para la mejor ejecución del presente Tratado, las Partes procurarán:

1. Organizar o en su caso reforzar, al más corto plazo posible, una Unidad de Búsqueda y Recuperación de Vehículos Robados, Hurtados, Apropiados o Retenidos Ilícita o Indebidamente, la que contará con su respectivo banco de datos y deberá trabajar conjuntamente con la Autoridad Central o ser parte de ésta; quien se encargará asimismo de intercambiar la información con las otras Autoridades Centrales, las cuales en conjunto deberán establecer mecanismos de comunicación.

2. Organizar o en su caso, reforzar al más corto plazo posible, su registro interno único vehicular, con miras a armonizar dichos registros a nivel regional.

**ARTICULO V**

1. Cuando las autoridades policiales, aduanas u otra autoridad competente de una de las Partes, incauten un vehículo de los comprendidos en el Artículo I, numeral 2, del presente Tratado, en el territorio de otra de las Partes, el mismo deberá ser consignado ante la autoridad designada, quien sin demora ordenará su depósito y conservación del mejor modo posible, de acuerdo a la legislación interna de cada país.
2. La autoridad que consignaré el vehículo deberá, a más tardar al tercer día siguiente a la incautación del mismo, comunicar tal hecho a la Autoridad Central de su país, debiendo adjuntar copia del oficio mediante el cual se hace la consignación respectiva.

ARTICULO VI

1. La Autoridad Central del país donde se incauto el vehículo, dentro de los ocho días siguientes a la comunicación de dicha incautación, realizada de conformidad con el Artículo anterior, notificará por escrito a la Autoridad Central de las otras Partes, que el mismo está en custodia de sus autoridades.

La Autoridad Central del Estado donde esté inscrito, titulado o documentado el vehículo, informará a la Autoridad Central del país donde se incauto el mismo, sobre la existencia de su registro y dentro de los diez días siguientes al recibo de la comunicación de la incautación, deberá notificar por escrito tal hecho al legítimo propietario o su representante legal.

2. Tales notificaciones, deberán incluir todos los datos disponibles acerca de la descripción del mismo, tal como se detallan en el Anexo B del presente Tratado.

ARTICULO VII

1. El Estado Requirente por medio de su Autoridad Central, a petición del propietario o representante legal, notificado de conformidad con el Artículo anterior, presentará una solicitud de devolución ante la Autoridad Central del Estado requerido dentro de los treinta días siguientes a la fecha de dicha notificación.

2. La solicitud de devolución será transmitida con un sello de la Autoridad Central del Estado Requirente y deberá ceñirse al formulario que se adjunta como Anexo A del presente Tratado. La solicitud deberá incluir copias debidamente certificadas por
la Autoridad Central, quien velará por la legitimidad y legalidad de los documentos que a continuación se detallan:

(a) El título de propiedad del vehículo, o en su defecto una certificación de la autoridad competente en la que se especifique la persona o entidad a quien se le emitió el mismo.

(b) El certificado de inscripción del vehículo, si el mismo está sujeto a inscripción, o en su defecto una certificación de la autoridad competente, en la que se especifique la persona o entidad a cuyo favor se emitió el mismo.

(c) La factura, el comprobante de venta u otro documento que demuestre la propiedad del vehículo, en caso de que el mismo no tenga título de propiedad ni esté registrado.

(d) El documento de traspaso o cesión de derechos, en caso de que el propietario del vehículo, en el momento del hurto, robo, apropiación o retención ilícita o indebida haya transferido la propiedad a un tercero con posterioridad a tales hechos ilícitos.

(e) Copia de la certificación o constancia de la denuncia presentada por el propietario o su representante legal, en la que se constate que el vehículo fue hurtado, robado, apropiado o retenido ilícita o indebidamente, la cual será expedida por la autoridad competente del Estado Requirente.

En caso de que la denuncia se presente después de que el vehículo haya sido incautado o haya estado en posesión del Estado Requerido, la persona que pida la devolución deberá justificar las razones de caso fortuito ó fuerza mayor por la demora en hacer la denuncia.

(f) El documento otorgado, ante funcionario competente, por el propietario o su representante legal que lo autorice a recuperar el vehículo.
3. Todos los documentos a que se hace referencia en este Artículo, serán remitidos por conducto de la Autoridad Central de cada una de las Partes y no se les exigirá ninguna legalización ni autenticación adicional para los efectos del trámite administrativo establecido en el presente Tratado, lo cual podrá realizarse vía fax y enviándose posteriormente los documentos originales debidamente autenticados en los casos que se requiera.

Las Partes, para tal efecto registrarán las firmas y sellos de los funcionarios que las autoridades centrales designen. Asimismo, definirán un formato único centroamericano para la información de los Anexos A y B del presente Tratado.

ARTICULO VIII

1. Si una de las Partes se entera de la incautación del vehículo, por otro medio que no sea el procedimiento establecido en el Artículo VI al que se refiere el presente Tratado, podrá:

(a) Obtener de la Autoridad Central respectiva, confirmación oficial de dicha incautación así como la notificación establecida en el Artículo VI, en cuyo caso ésta, proporcionará la notificación o dará a conocer las razones de la omisión; y

(b) Cuando proceda, presentará una solicitud para la devolución del vehículo referido de conformidad a lo estipulado en el Artículo VII.

ARTICULO IX

1. La Autoridad Central del Estado Requerido, deberá, dentro de los quince días siguientes al recibo de la solicitud de devolución del vehículo, decidir si la misma cumple con los requisitos establecidos en el presente Tratado y notificar su decisión a la Autoridad Central del Estado Requirente.
2. Si la devolución es procedente, la Autoridad Central del Estado Requirente notificará, dentro de un plazo de cinco días, al propietario o su representante legal, que la Autoridad Central del Estado Requerido ha puesto el vehículo a su disposición por un plazo de sesenta días para que se realice la entrega del mismo.

3. Si la Autoridad Central del Estado Requerido determina que la solicitud no es procedente, deberá notificar sus razones por escrito a la Autoridad Central del Estado Requirente.

Si las razones por las cuales se denegó la solicitud son subsanables, ésta podrá replantearse, antes de que venza el plazo de treinta días establecido en el numeral 1 del Artículo VII, el cual se tendrá por interrumpido a partir de la fecha de la presentación de la solicitud inicial de devolución.

ARTICULO X

1. Si un vehículo del que se esté solicitando la devolución se encuentra retenido, por estar sujeto a alguna investigación o proceso judicial, su devolución, de conformidad con este Tratado, se efectuará cuando ya no se le requiera para esa investigación o proceso. Sin embargo, el Estado Requerido tomará las medidas pertinentes para asegurar que se utilizarán en dicha investigación o proceso judicial, cuando sea posible, prueba fotográfica o de otro tipo, de manera que el vehículo pueda ser devuelto a la mayor brevedad a su propietario o representante legal.

2. Si la propiedad o custodia del vehículo cuya devolución se solicita está en litigio en el Estado Requerido, su devolución, con arreglo al presente Tratado, se efectuará a la conclusión de dicho litigio. Sin embargo, ninguna de las Partes tendrá, bajo este Tratado, obligación de efectuar la devolución solicitada, si como resultado del litigio se resuelve que el vehículo sea entregado a un tercero.
3. Los Estados Parte no estarán obligados, de conformidad a las disposiciones del presente Tratado, a devolver un vehículo si el mismo está sujeto a comiso bajo sus leyes internas por el hecho de que fue utilizado en su territorio para cometer un delito con consentimiento o complicidad del propietario, o represente ganancias habidas por la comisión de dicho delito. El Estado Requerido, comunicará a la Autoridad Central del Estado Requirente, que el propietario afectado podrá impugnar dicho comiso conforme a la legislación correspondiente.

4. Si la devolución solicitada de un vehículo hurtado, robado, apropiado o retenido ilícita o indebidamente se difiere, con arreglo a los párrafos 1 y 2 del presente Artículo, la Autoridad Central del Estado Requerido lo notificará por escrito a la Autoridad Central del Estado Requirente, en el plazo de quince días del recibo de la solicitud de devolución del vehículo.

5. En caso de conflicto sobre la legalidad de la inscripción, nacionalización o internación de un vehículo, el Estado Requerido comunicará a la Autoridad Central del Estado Requirente, que el propietario afectado podrá impugnar lo anterior conforme a la legislación del Estado Requerido.

**ARTICULO XI**

1. No podrá operarse o de otra forma disponerse del vehículo incautado, sino de conformidad con la ley y siempre que concurra alguna de las circunstancias siguientes:

(a) Que no se presente ninguna solicitud para la devolución del vehículo dentro de los treinta días posteriores a la notificación contemplados en el numeral 1, del Artículo VII del presente Tratado.

(b) Si la persona señalada en la solicitud de devolución como propietario o su representante legal, no comparecen a reclamar la entrega del vehículo dentro del plazo de sesenta días después de que éste haya sido puesto a su disposición, conforme a lo establecido en el artículo IX numeral 2 del presente Tratado.
ARTICULO XII

1. El propietario o su representante legal no pagarán ningún tipo de tributo, impuesto o sanción pecuniaria, como condición para la devolución del mismo.

2. Los gastos incurridos, debidamente comprobados, para la devolución del vehículo, deberán ser sufragados por la persona que solicita su devolución. Las Partes velarán para que dichos gastos se mantengan dentro de los costos mínimos razonables.

3. Siempre que el Estado Requerido cumpla con las disposiciones del presente Tratado con respecto a la recuperación, guarda y custodia de los vehículos objeto de este Tratado, ninguna persona tendrá derecho a reclamarle compensación por daños sufridos mientras el vehículo haya permanecido bajo su custodia.

ARTICULO XIII

Cualquier discrepancia en la interpretación o aplicación del presente Tratado, será resuelta mediante consultas entre las Autoridades Centrales de las Partes; de no ser resueltas, se acudirá a la vía diplomática.

ARTICULO XIV

1. El presente Tratado estará sujeto a ratificación.

2. El presente Tratado quedará abierto a la adhesión o asociación de otros Estados Americanos, según sea el caso.

3. La Secretaría General del Sistema de la Integración Centroamericana será el depositario de los Instrumentos a que se refieren los numerales anteriores.
ARTICULO XV

1. El presente Tratado tendrá una duración indefinida y entrará en vigor en la fecha del depósito del segundo Instrumento de Ratificación.

2. Para cada Parte que ratifique el presente Tratado, se adhiera o se asocie a él, después de haberse depositado el segundo Instrumento de Ratificación, el Tratado entrará en vigor en la fecha en que tal Estado haya depositado su instrumento de ratificación, adhesión o asociación.

ARTICULO XVI

El presente Tratado podrá ser modificado por acuerdo de las Partes.

ARTICULO XVII

1. Cualquiera de las Partes podrá denunciar el presente Tratado mediante notificación escrita a la Secretaría General del Sistema de la Integración Centroamericana.

2. La denuncia surtirá efecto seis meses después de la fecha de su notificación. La denuncia no afectará las solicitudes que se encuentren en trámite.

ARTICULO XVIII

El presente Tratado no admite reservas.

ARTICULO IXX

El original del presente Tratado será depositado en la Secretaría General del Sistema de la Integración Centroamericana.
ARTICULO XX

Al entrar en vigor el presente Tratado, el depositario procederá a enviar copia certificada del mismo a la Secretaría General de las Naciones Unidas para los efectos del artículo 102, párrafo 2, de la Carta de dicha Organización y a la Secretaría General de la Organización de Estados Americanos.

EN FE DE LO CUAL, se firma el presente Tratado, en Copán Ruinas, Departamento de Copán, República de Honduras a los catorce días del mes de diciembre de mil novecientos noventa y cinco.

José María Figueres
Presidente de Costa Rica

Ramiro de León Carpio
Presidente de Guatemala

Julia Mena
Vicepresidenta de Nicaragua

Armando Calderón Sol
Presidente de El Salvador

Carlos Roberto Reina
Presidente de Honduras

Tomás G. Altamirano Duque
Primer Vicepresidente de Panamá
ANEXO A

SOLICITUD PARA LA DEVOLUCIÓN DE UN VEHÍCULO HURTADO, ROBADO, APROPIADO O RETENIDO ILÍCITA O INDEBIDAMENTE

La (Autoridad Central) de (nombre del país) respetuosamente solicita que (la autoridad competente de /nombre del país/) devuelva el vehículo que se describe a continuación a (el propietario /su representante/) de acuerdo con el Tratado Centroamericano concerniente a la Recuperación o Devolución de Vehículos Hurtados, Robados, Apropiados o Retenidos ilícita o Indebidamente.

1. Número de Identificación del vehículo, para los de origen norteamericano (VIN).

   a) Número de Identificación del vehículo (VIN):
   b) Marca:
   c) Año:
   d) Matrícula:
   e) Color:
   f) Modelo:
   g) Tipo:
   h) Clase:

2. Vehículos de origen japonés, europeo u otro no especificado, se necesita las siguientes identificación del vehículo:

   a) Marca:
   b) Modelo del año:
   c) Tipo:
   d) Color:
   e) Línea o Estilo:
   f) Número de motor:
   g) Matrícula:
h) Chasis:
i) Clase:
j) Jurisdicción del lugar de emisión (si se conoce):

La (Autoridad Central) de (Nombre del país) certifica que ha examinado los siguientes documentos que fueron presentados por (identidad de la persona que presenta los documentos) como prueba de que él o ella es propietario (a), o que la persona a quien representa es propietario (a) del vehículo y ha encontrado que están debidamente certificados, de acuerdo con las leyes de (jurisdicción apropiada).

a) (descripción del documento).
b) (descripción del documento).
c) (descripción del documento).
d) (descripción del documento).

Despedida

Lugar y fecha
ANEXO B

INFORMACIÓN DESCRIPTIVA DE LOS VEHÍCULOS QUE SE SUMINISTRARÁ EN UNA NOTIFICACIÓN PRESENTADA CONFORME AL ARTÍCULO VI

1. Número de Identificación del vehículo, para los de origen norteamericano (VIN).
   a) Número de Identificación del vehículo (VIN):
   b) Marca:
   c) Año:
   d) Matrícula:
   e) Color:
   f) Modelo:
   g) Tipo:
   h) Clase:

2. Vehículos de origen japonés, europeo u otro no especificado, se necesita la siguiente identificación del vehículo:
   a) Marca:
   b) Modelo del Año:
   c) Tipo:
   d) Color:
   e) Línea o Estilo:
   f) Número de motor:
   g) Matrícula:
   h) Chasis:
   i) Clase:
   j) Jurisdicción del lugar de emisión (si se conoce):

3. Número de placa del vehículo y la jurisdicción del lugar de emisión (si se conoce).
4. Ciudad/ u otra jurisdicción, o etiqueta con números y nombre de la ciudad/ u otra jurisdicción (si se conoce).

5. Una descripción de las condiciones del vehículo, incluyendo movilidad, si se conoce y las reparaciones que aparentemente necesite.

6. Ubicación actual.

7. Indicar la autoridad que tiene la custodia física del vehículo y un punto de contacto, el nombre del funcionario que remita la información sobre la recuperación, su dirección y el número de teléfono.

8. Cualquier información que indique si el vehículo fue utilizado en conexión con la comisión de un delito.

9. Si existe la posibilidad que el vehículo pudiese estar sujeto a comiso o cualquier otra acción judicial, según las leyes del país que se hace la notificación.
CENTRAL AMERICAN TREATY\(^1\) ON THE RECOVERY AND RETURN OF VEHICLES WHICH HAVE BEEN STOLEN OR UNLAWFULLY OR IMPROPERLY APPROPRIATED OR RETAINED

The Governments of the Republics of Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua and Panama, hereinafter referred to as “the Parties”,

Concerned about the commission of the crimes of theft and unlawful or improper appropriation or retention of vehicles,

Desiring to strengthen and facilitate their close cooperation in the discovery, recovery and return of vehicles,

Aware of the difficulties encountered by the legitimate owners of such vehicles when they attempt to recover them in the territory of one of the Parties,

Convinced that rules can be applied to facilitate and simplify the recovery and return of vehicles in order thus to eliminate such difficulties,

Recognizing the seriousness and the increase over recent years of the acts referred to above, which affect the region,

Have agreed as follows:

\textit{Article I}

For the purposes of this Treaty:

\(a\) “Vehicle” means any automobile, truck, bus, motor cycle, mobile home, trailer or any other means of mechanized land transport;

\(b\) A vehicle is considered to be stolen or unlawfully or improperly appropriated or retained when it has been possessed or retained without the consent of its owner, his legal representative or any other person legally authorized to use the vehicle, in accordance with the domestic criminal legislation of each State Party;

\(c\) “Seizure” means an act by means of which a competent authority or a court, in the exercise of its functions, takes possession or custody of a vehicle in accordance with the law;

\(d\) “Days” means working days;

\(e\) “Requesting State” means the State requesting the return of a vehicle;

\(f\) “Requested State” means the State requested to return a vehicle.

\textit{Article II}

Under the terms of this Treaty the Parties undertake to return promptly any vehicles which have been stolen or unlawfully or improperly appropriated or re-

\(^1\) Came into force on 16 June 1997, in accordance with article XV:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Participant</th>
<th>Date of deposit of the instrument of ratification</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>El Salvador</td>
<td>19 August 1996</td>
</tr>
<tr>
<td>Honduras</td>
<td>16 June 1997</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Vol. 1981, I-33871
tained in the territory of one of the Parties and recovered in the territory of another Party.

**Article III**

1. Each Party shall designate a central authority to process requests for return.

For the Republic of El Salvador, the central authority shall be the Ministry of Public Safety;

For the Republic of Costa Rica, the central authority shall be the Ministry of Public Safety;

For the Republic of Guatemala, the central authority shall be the Ministry of the Interior;

For the Republic of Honduras, the central authority shall be the Forces of Public Safety pending the completion of the organization of the National Civil Police;

For the Republic of Nicaragua, the central authority shall be the Ministry of the Interior;

For the Republic of Panama, the central authority shall be the Office of the Procurator-General of the Nation.

2. Any change in the designation of a central authority shall be communicated to the Secretary-General of the Central American Integration System, who shall transmit such information to the other States Parties.

3. The central authorities of the Parties shall hold periodic meetings, at times decided upon by them, in order to achieve the objectives of this Treaty.

**Article IV**

For the better implementation of this Treaty, the Parties shall endeavour to:

1. Organize or where appropriate reinforce, as quickly as possible, a unit for the search and recovery of vehicles which have been stolen or unlawfully or improperly appropriated or retained; it shall have its own data bank and shall work in conjunction with the central authority or form part thereof; it shall also be responsible for exchanging information with the other central authorities, which shall jointly establish communication mechanisms;

2. Organize or where appropriate upgrade, as quickly as possible, their domestic single registers of vehicles, with a view to harmonizing such registers at the regional level.

**Article V**

1. When the police, customs or other competent authorities of one of the Parties seizes a vehicle within the meaning of article I, paragraph 2, of this Treaty in the territory of another Party, the vehicle shall be consigned to the designated central authority, which shall immediately order its storage and preservation in the most appropriate way, in accordance with the domestic legislation of each country.

2. The authority which consigns the vehicle shall, within three days from its seizure, communicate this fact to the central authority of its country and shall attach a copy of the official document by which the consignment is effected.
Article VI

1. The central authority of the country in which a vehicle is seized shall, within eight days from the notification of the seizure, effected in accordance with the preceding article, notify the central authorities of the other Parties in writing that the vehicle is in the custody of its authorities.

The central authority of the State in which the vehicle is registered or otherwise documented shall inform the central authority of the country in which the vehicle has been seized of the existence of its registration and, within 10 days of receipt of the notification of seizure, it shall communicate this fact in writing to the vehicle’s legitimate owner or his legal representative.

2. Such communications shall include all the available information describing the vehicle, as specified in annex B of this Treaty.

Article VII

1. At the request of a vehicle’s legitimate owner or his legal representative, who has been notified in accordance with the preceding article, the requesting State shall submit an application for return through its central authority to the central authority of the requested State within 30 days from the date of such notification.

2. The application for return shall bear the seal of the central authority of the requesting State and shall be drawn up in accordance with the model form attached as annex A of this Treaty. The application shall include copies duly certified by the central authority, which shall ensure the legitimacy and legality of the documents specified below:

(a) The title of ownership of the vehicle or, failing that, a certificate issued by the competent authority specifying the person or body to whom or to which the title was issued;

(b) The certificate of registration of the vehicle, if the vehicle is subject to registration, or, failing that, a certificate issued by the competent authority specifying the person or body in whose name the certificate of registration was issued;

(c) An invoice, bill of sale or other document establishing ownership of the vehicle, in the event that no title of ownership or certificate of registration has been issued;

(d) The document of transfer or assignment of rights, if the owner of the vehicle at the time of the theft or unlawful or improper appropriation or retention has transferred its ownership to a third party subsequent to such unlawful acts;

(e) A certified copy of the theft report made by the owner or his legal representative stating that the vehicle was stolen or unlawfully or improperly appropriated or retained; such copy shall be issued by the competent authority of the requesting State. If the report is made after the vehicle has been seized or taken into the possession of the requested State, the person requesting its return shall substantiate the fortuitous reasons or reasons of force majeure for the delay in making the report;

(f) A document issued in the presence of a competent official by the owner or his legal representative authorizing him to recover the vehicle.

3. All the documents referred to in this article shall be transmitted through the central authorities of the Parties and no legalization or additional authentication...
shall be required from such authorities for the purposes of the administrative procedures established in this Treaty; such documents may be transmitted by fax and the duly authenticated original copies sent subsequently when necessary.

To this end the Parties shall register the signatures and seals of the officials designated by the central authorities. They shall also decide upon a single Central American format for transmission of the information specified in annexes A and B of this Treaty.

Article VIII

1. If one of the Parties learns of the seizure of a vehicle by means other than the procedure established in article VI of this Treaty, it may:

   (a) Obtain from the central authority in question an official confirmation of the seizure and the notification specified in article VI; in such cases the central authority shall furnish the notification or give the reasons for its failure to do so; and

   (b) When appropriate, submit an application for the return of the vehicle in question in accordance with the provisions of article VII.

Article IX

1. The central authority of the requested State shall, within 15 days of receipt of an application for return of a vehicle, decide whether such application satisfies the requirements of this Treaty and shall notify its decision to the central authority of the requesting State.

2. If the return is found to be justified, the central authority of the requesting State shall, within five days, notify the owner or his legal representative that the central authority of the requested State has placed the vehicle at his disposal for a period of 60 days so that he may take possession of it.

3. If the central authority of the requested State determines that the application is not justified, it shall notify its reasons in writing to the central authority of the requesting State.

   If the irregularities causing the rejection of the application can be corrected, the application may be resubmitted within the period of 30 days referred to in article VII, paragraph 1, which period shall be deemed interrupted from the date of the submission of the initial application for return.

Article X

1. If a vehicle whose return is requested is retained because it is subject to an investigation or judicial procedure, it shall be returned in accordance with this Treaty when it is no longer required for the investigation or procedure. However, the requested State shall take appropriate measures to ensure that photographic or other kinds of proof are used in such investigations or judicial procedures, when possible, in order that the vehicle may be returned as quickly as possible to its owner or his legal representative.

2. If the ownership or custody of a vehicle whose return is requested is the subject of a legal action in the requested State, it shall be returned in accordance with this Treaty on the conclusion of such action. However, none of the Parties shall be obliged under this Treaty to effect the requested return if as a result of the legal action the vehicle is awarded to a third party.
3. A State Party shall not be obliged under this Treaty to return a vehicle if it is subject to confiscation under its domestic law for having been used in its territory in the commission of a crime with the owner's consent or complicity, or if it represents the proceeds of the commission of such a crime. The requested State shall inform the central authority of the requesting State that the owner in question may contest the confiscation pursuant to the applicable legislation.

4. If the requested return of a vehicle which has been stolen or unlawfully or improperly appropriated or retained is delayed pursuant to paragraphs 1 and 2 of this article, the central authority of the requested State shall so inform the central authority of the requesting State in writing within 15 days of receipt of the application for return of the vehicle.

5. In the event of a dispute over the legality of the registration, nationalization or impoundment of a vehicle, the requested State shall inform the central authority of the requesting State that the owner in question may contest such legality under the legislation of the requested State.

Article XI

1. A confiscated vehicle may not be the subject of a transaction or disposed of in any other way except in conformity with the law and provided that one of the following circumstances is satisfied:

(a) No application for the return of the vehicle is made within 30 days from the notification referred to in article VII, paragraph 1, of this Treaty;

(b) If the person indicated in the application for return as the owner or his legal representative does not appear to claim the vehicle within a period of 60 days from the time when the vehicle is made available to him, in accordance with the provisions of article IX, paragraph 2, of this Treaty.

Article XII

1. The owner or his legal representative shall not pay any kind of duty, tax or monetary penalty as a condition for the return of a vehicle.

2. The duly verified costs of the return of a vehicle shall be borne by the person requesting its return. The Parties shall ensure that such costs are kept within a reasonable level.

3. Provided that the requested State complies with the provisions of this Treaty with respect to the recovery, storage and custody of the vehicles referred to in this Treaty, no one shall be entitled to claim compensation from it for damage occurring while the vehicle is in its custody.

Article XIII

Any disagreement over the interpretation or application of this Treaty shall be resolved by consultation between the central authorities of the Parties; if it is not resolved, action shall be taken through the diplomatic channel.

Article XIV

1. This Treaty shall be subject to ratification.

2. This Treaty shall remain open to the accession or association, as the case may be, of other American States.
3. The Secretary-General of the Central American Integration System shall be the depository of the instruments referred to in the preceding paragraphs.

Article XV

1. This Treaty shall be of indefinite duration and shall enter into force on the date of the deposit of the second instrument of ratification.

2. Following the deposit of the second instrument of ratification, the Treaty shall enter into force for each Party which ratifies it, or accedes to or associates itself with it, on the date on which such Party deposits its instrument of ratification, accession or association.

Article XVI

This Treaty may be amended by agreement among the Parties.

Article XVII

1. Any Party may renounce this Treaty by a written notification to the Secretary-General of the Central American Integration System.

2. Such renunciation shall take effect six months after the date of its notification. It shall not affect applications for return which are being processed.

Article XVIII

This Treaty shall not be subject to reservations.

Article XIX

The original copy of this Treaty shall be deposited with the Secretary-General of the Central American Integration System.

Article XX

When this Treaty enters into force, the depository shall send a certified copy of it to the Secretary-General of the United Nations pursuant to Article 102, paragraph 2, of the Charter of the United Nations and to the Secretary-General of the Organization of American States.

IN WITNESS WHEREOF, this Treaty has been signed in Copán Ruinas, Department of Copán, Republic of Honduras, on the fourteenth day of the month of December in the year one thousand nine hundred and ninety-five.

José María Figueres
President of Costa Rica

Ramiro de Leon Carpio
President of Guatemala

Julia Mena
Vice-President of Nicaragua

Armando Calderón Sol
President of El Salvador

Carlos Roberto Reina
President of Honduras

Tomás G. Altamirano Duque
First Vice-President of Panama
ANNEX A

APPLICATION FOR THE RETURN OF A VEHICLE WHICH HAS BEEN STOLEN OR UNLAWFULLY OR IMPROPERLY APPROPRIATED OR RETAINED

The (central authority) of (name of country) respectfully requests (the competent authority of name of country) to return the vehicle described below to (the owner/his representative) in accordance with the Central American Treaty on the recovery and return of vehicles which have been stolen or unlawfully or improperly appropriated or retained.

1. Vehicle identification number (VIN) for vehicles of North American origin.
   (a) Vehicle identification number (VIN):
   (b) Make:
   (c) Year:
   (d) Registration number:
   (e) Colour:
   (f) Model:
   (g) Type:
   (h) Class:  

2. The following information is required for vehicles of Japanese or European origin or of some other unspecified origin:
   (a) Make:
   (b) Year model:
   (c) Type:
   (d) Colour:
   (e) Line or style:
   (f) Engine number:
   (g) Registration number:
   (h) Chassis:
   (i) Class:
   (j) Jurisdiction of the place of issue (if known):

The (central authority) of (name of country) certifies that it has examined the following documents, which were submitted by (name of the person submitting the documents) as proof that he or she is the owner or that the person whom he or she represents is the owner of the vehicle, and has found that they have been duly certified in accordance with the laws of (applicable jurisdiction).

   (a) (Description of the document).
   (b) (Description of the document).
   (c) (Description of the document).
   (d) (Description of the document).

Issued

Place and date
ANNEX B

VEHICLE DESCRIPTION TO BE FURNISHED IN A NOTIFICATION
SUBMITTED UNDER ARTICLE VI

1. Vehicle identification number (VIN) for vehicles of North American origin.
   (a) Vehicle identification number (VIN):
   (b) Make:
   (c) Year:
   (d) Registration:
   (e) Colour:
   (f) Model:
   (g) Type:
   (h) Class:

2. The following information is required for vehicles of Japanese or European origin or of some other unspecified origin:
   (a) Make:
   (b) Year model:
   (c) Type:
   (d) Colour:
   (e) Line or style:
   (f) Engine number:
   (g) Registration:
   (h) Chassis:
   (i) Class:
   (j) Jurisdiction of the place of issue (if known):

3. The vehicle’s plate number and the jurisdiction of the place of issue (if known).

4. City and/or other jurisdiction or label with numbers and name of the city and/or other jurisdiction (if known).

5. A description of the condition of the vehicle, including an indication as to whether it is driveable, if known, and of any repairs which it apparently requires.


7. Indication of the authority having physical custody of the vehicle and a contact point, together with the name of the official responsible for transmitting information about the recovery, his address and telephone number.

8. Any information indicating whether the vehicle was used in connection with the commission of a crime.

9. A statement as to whether the vehicle may be subject to confiscation or some other legal action under the laws of the country making the notification.
TRAITÉ CENTRE-AMÉRICAIN RELATIF AU RECOUVREMENT ET À LA RESTITUTION DES VÉHICULES VOLÉS, ILLÉGALEMENT OU INDÛMENT APPROPRIÉS OU RETENUS

Désireux de renforcer et de faciliter une étroite coopération en vue de la détection, du recouvrement et de la restitution de véhicules;
Conscients des difficultés auxquelles se heurtent les propriétaires légitimes desdits véhicules lorsqu’ils tentent de les recouvrer sur le territoire d’une des Parties;
Certains que peuvent être appliquées des règles permettant de recouvrer et de restituer plus rapidement les véhicules, afin d’éliminer les difficultés en question;
Reconnaissant que les faits susmentionnés, qui portent préjudice à la région, se sont aggravés et multipliés au cours des dernières années;
Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Aux fins du présent Traité :
(a) Le terme « véhicule » désigne tout automobile, camion, autocar, motocyclette, caravane, remorque ou autre moyen de transport terrestre mécanisé.
(b) Un véhicule est considéré comme volé, il légalement ou indûment approprié ou détenu quand il en a été pris possession sans le consentement de son propriétaire, du représentant légal de ce dernier ou autre personne légalement autorisée à utiliser ledit véhicule conformément à la législation pénale de chacun des États Parties.
(c) Le terme « saisie » désigne un acte par lequel une autorité compétente ou un tribunal dans l’exercice de ses fonctions, prend possession ou d’un véhicule ou en assure la garde conformément à la loi.
(d) Le terme « jours » s’entend des jours ouvrables
(e) L’expression « Etat requérant » désigne l’État qui demande la restitution du véhicule
(f) L’expression « Etat requis » désigne l’État auquel est demandé la restitution du véhicule.

Entré en vigueur le 16 juin 1997, conformément à l’article XV :

Participants
El Salvador ............................................................... 19 août 1996
Honduras ............................................................... 16 juin 1997

Vol. 1981, 1-33871
Article II

Les Parties, conformément aux dispositions du présent Traité, s'engagent à restituer rapidement les véhicules qui auront été volés illégalement ou indûment appropriés ou détenus sur le territoire d'une Partie et retrouvés sur le territoire d'une autre.

Article III

1. Les Parties désignent une Autorité centrale, qui est chargée des dossiers de demandes de restitution.

   Pour la République de El Salvador, l'Autorité centrale est le Ministère de la sécurité publique.

   Pour la République du Costa Rica, l'Autorité centrale est le Ministère de la sécurité publique.

   Pour la République du Guatemala, l'Autorité centrale est le Ministère de l'intérieur.

   Pour la République du Honduras, l'Autorité centrale est la Force de sécurité publique, en attendant que soit menée à bien l'organisation de la police civile nationale.

   Pour la République du Nicaragua, l'Autorité centrale est le Ministère de l'intérieur.

   Pour la République du Panama, l'Autorité centrale est le Procureur général de la nation.

2. Toute modification touchant à la désignation de l'Autorité centrale est communiquée au Secrétariat général du système d'intégration centraméricain, lequel transmettra cette information aux autres Etats Parties.

3. Aux fins des objectifs du présent Traité, les Autorités centrales des Parties tiennent des réunions périodiques d'un commun accord.

Article IV

Afin d'assurer l'exécution au mieux du présent Traité, les Parties font en sorte :

1. D'organiser ou le cas échéant de renforcer, dans les plus brefs délais, un Bureau de recherche et de recouvrement des véhicules volés, illégalement ou indûment appropriés ou retenus, qui dispose d'une banque de données et agit en collaboration avec l'Autorité centrale, ou en fait partie, et qui est également chargé de l'échange d'informations avec les autres Autorités centrales, lesquelles doivent se concerter pour établir des mécanismes de communication.

2. D'organiser ou le cas échéant de renforcer, dans les plus brefs délais, des registres des véhicules, en vue d'harmoniser lesdits registres au niveau régional.

Article V

1. Lorsque les autorités policières, douanières et autres autorités compétentes de l'une des Parties, saisissent un véhicule visé à l'article 1er, paragraphe 2 du présent Traité, sur le territoire d'une des autres Parties, le véhicule en question doit être remis à l'autorité désignée, laquelle ordonne sans délai qu'il soit entreposé et conservé au mieux conformément à la législation interne de chaque pays.
2. L'autorité à qui a été remis le véhicule doit au troisième jour au plus après la saisie, porter le fait à la connaissance de l'Autorité centrale de son pays, en ajoutant à sa communication une copie du bureau par l'intermédiaire duquel a été effectuée la remise.

Article VI

1. L'Autorité centrale du pays où le véhicule a été saisi doit, dans les huit jours suivant celui où la saisie lui a été communiquée, conformément aux dispositions de l'article précédent, notifier par écrit à l'Autorité centrale des autres Parties que ses autorités assurent la garde du véhicule.

L'Autorité centrale de l'État où le véhicule est enregistré, immatriculé ou inscrit sur un registre public informe l'Autorité centrale du pays où le véhicule a été saisi de l'existence de son registre et, dans les dix jours suivant la réception de la communication l'informant de la saisie, porte le fait par écrit à la connaissance du propriétaire légitime du véhicule ou de son représentant légal.

2. Les notifications en question doivent comprendre toute les données disponibles permettant d'identifier le véhicule, telles qu'indiquées en détail à l'annexe B du présent Traité.

Article VII

1. À la demande du propriétaire ou de son représentant légal, notifié conformément aux dispositions de l'article précédent, l'État requérant, par l'intermédiaire de son Autorité centrale, présente une demande de restitution à l'Autorité centrale de l'État requis dans les trente jours suivant la date de la notification.

2. La demande de restitution, qui est transmise sous le sceau de l'Autorité centrale de l'État requérant, est accompagnée du formulaire joint en annexe A au présent Traité. Doivent être jointes à la demande des copies certifiées conformes par l'Autorité centrale — qui veille à leur validité et à leur légalité — des pièces énumérées ci-après :

   (a) Le titre de propriété du véhicule ou, à défaut, l'attestation de l'autorité compétente précisant la personne ou l'organisme à qui a été délivré ce titre.

   (b) Le certificat d'immatriculation du véhicule, s'il est assujetti à cette formalité ou, à défaut, l'attestation de l'autorité compétente précisant la personne ou l'organisme au nom duquel a été effectuée l'immatriculation.

   (c) En l'absence de titre de propriété ou de certificat d'immatriculation, la facture, une preuve de vente ou autre document attestant la propriété du véhicule.

   (d) Le document de transfert ou de cession de droits, au cas où la personne qui était le propriétaire du véhicule, au moment du vol, de l'appropriation ou de la retenue ilégalement ou indûment appropriée ou retenue, délivrée par l'autorité compétente de l'État requérant. Si la déclaration a été présentée après que le véhicule ait été saisi ou après — qu'il soit en possession de l'État requis, la personne demandant la restitution devra justifier des raisons, empêchement ou cas de force majeure — du retard mis à accomplir cette démarche.
(f) L’autorisation, donnée par devant le fonctionnaire compétent, du propriétaire ou de son représentant légal à reprendre possession du véhicule.

3. Toutes les pièces mentionnées dans le présent article seront remises par l’intermédiaire de l’Autorité centrale de chacune des Parties et il ne sera exigé ni législation ni authentification supplémentaire aux fins de la procédure administrative prévue dans le présent Traité, laquelle pourra être accomplie par voie de télécopie, les documents originaux dûment authentifiés étant envoyés ultérieurement si besoin est.


**Article VIII**

1. Si une des Parties est informée de la saisie du véhicule par une voie autre que la procédure prévue à l’article VI du présent Traité, elle peut :

   a) Obtenir de l’Autorité centrale pertinente confirmation officielle de la saisie ainsi que la notification prévue à l’article VI, auquel cas cette dernière fournit la notification ou fait connaître les raisons pour lesquelles elle a été omise; et

   b) Le cas échéant, présenter une demande de restitution du véhicule visé conformément aux dispositions de l’article VII.

**Article IX**

1. L’Autorité centrale de l’État requis doit, dans les quinze jours suivant la réception de la demande de la restitution du véhicule, décider si cette dernière est conforme aux conditions prévues dans le présent Traité, et notifier sa décision à l’Autorité centrale de l’État requérant.

2. Si la demande est jugée recevable, l’Autorité centrale de l’État requérant informe, dans un délai de cinq jours, le propriétaire ou son représentant légal que l’Autorité centrale de l’État requis a mis le véhicule à sa disposition pour une durée de 60 jours afin qu’il soit procédé à la remise.

3. Si l’Autorité centrale de l’État requis estime que la demande de restitution n’est pas recevable, elle informe l’Autorité centrale de l’État requérant des motifs de sa décision par écrit.

S’il peut être remédié aux causes du rejet de la demande, celle-ci peut être présentée à nouveau avant l’expiration du délai de trente jours prévu au paragraphe 1 de l’article VII, lequel est considéré comme interrompu à compter de la date de présentation de la demande initiale de restitution.

**Article X**

1. Si un véhicule dont la restitution est demandée est retenu aux fins d’enquête ou de procédure judiciaire, il est procédé à sa restitution, conformément au présent Traité, quand sa présence n’est plus requise aux fins de l’enquête ou de la procédure. L’État requis prend toutefois les mesures voulues pour que soient utilisées, autant que possible, lors de l’enquête ou de la procédure judiciaire, des preuves photographiques ou autres, de manière que le véhicule puisse être restitué à son propriétaire ou au représentant légal de ce dernier dans les délais les plus brefs.

Vol. 1981, I-33871
2. Si la propriété ou la garde du véhicule dont la restitution est demandée fait l'objet d'un litige dans l'État requis, il est procédé à sa restitution, conformément au présent Traité, quand le litige prend fin. Aucune des Parties, n'est toutefois tenue, en vertu du présent Traité, de procéder à la restitution demandée s'il est décidé, en règlement du litige, de remettre le véhicule à un tiers.

3. Les États Parties ne sont pas tenus, conformément aux dispositions du présent Traité, de restituer un véhicule passible de confiscation en vertu de leurs lois internes parce qu'il a été utilisé sur leur territoire pour commettre un délit avec le consentement ou la complicité du propriétaire, ou par ce qu'il représente un gain résultant de la commission du délit. L'État requis fait savoir à l'Autorité centrale de l'État requérant que le propriétaire touché par la mesure peut attaquer la confiscation conformément à la législation pertinente.

4. Si la restitution demandée d'un véhicule volé, illicITEMENT ou indûment approprié ou retenu est différée en vertu des paragraphes 1 et 2 du présent article, l'Autorité centrale de l'État requis en informe par écrit l'Autorité centrale de l'État requérant dans un délai de 15 jours à compter de la réception de la demande de restitution du véhicule.

5. En cas de différend portant sur la légalité de l'immatriculation, de la nationalisation ou la détention d'un véhicule, l'État requis informe l'Autorité centrale de l'État requérant que le propriétaire touché peut attaquer la décision à cet égard conformément à la législation de l'État requis.

Article XI

1. Le véhicule confisqué ne peut être mis en service ou utilisé de toute autre manière, si ce n'est conformément à la loi et dans l'une des circonstances suivantes :

   a) Aucune demande de restitution du véhicule n'a été présentée dans les trente jours suivant la notification visée au paragraphe 1 de l'article VII du présent Traité.

   b) La personne mentionnée dans la demande de restitution en qualité de propriétaire ou de représentant légal de ce dernier ne comparait pas pour réclamer qu'on lui remette le véhicule dans le délai de 60 jours suivant celui où il a été mis à sa disposition, conformément aux dispositions de l'article IX, paragraphe 2 du présent Traité.

Article XII

1. La restitution du véhicule ne sera subordonnée au paiement d'aucune sorte d'impôt, amende ou sanction pécuniaire par le propriétaire ou son représentant légal.

2. Les frais dûment vérifiés encourus au titre de la restitution du véhicule, sont à la charge de la personne qui demande la restitution. Les Parties veillent à ce que ces frais soient maintenus au niveau minimum raisonnable.

3. Pour autant que l'État requis se conforme aux dispositions du présent Traité relatives au recouvrement et à la garde des véhicules objets du présent Traité, nul n'aura le droit de demander réparation des dommages subis pendant que le véhicule était sous sa garde.
Article XIII

Tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Traité sera réglé par voie de consultation entre les Autorités centrales des Parties ou, en l'absence d'un tel règlement, par la voie diplomatique.

Article XIV

1. Le présent Traité sera soumis à ratification.
2. Le présent Traité restera ouvert à l'adhésion ou à l'association d'autres États américains, selon le cas.

Article XV

1. Le présent Traité aura une durée indéfinie et entrera en vigueur à la date du dépôt du deuxième instrument de ratification.
2. Pour chaque Partie qui ratifiera le présent Traité, y adhérer ou s'y associer après le dépôt du deuxième instrument de ratification, le Traité entrera en vigueur à la date à laquelle ledit État a déposé son instrument de ratification, d'adhésion ou d'association.

Article XVI

Le présent Traité peut être modifié par un accord entre les Parties.

Article XVII

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date de la ratification; elle n'affectera pas les demandes en cours d'instance.

Article XVIII

Le présent Traité ne peut être assorti de réserves.

Article XIX

L'original du présent Traité sera déposé au Secrétariat général du système d'intégration centre-américain.

Article XX

EN FOI DE QUOI, le présent Traité est signé à Copán Ruinas, département de Copán, République du Honduras, le quatorze décembre mil neuf cent quatre vingt quinze.

Le Président de Costa Rica,
JOSÉ MARÍA FIGUERES

Le Président de El Salvador,
ARMANDO CALDERÓN SOL

Le Président du Guatemala,
RAMIRO DE LEÓN CARPIO

Le Président du Honduras,
CARLOS ROBERTO REINA

Le Vice président du Nicaragua,
JULIA MENA

Le Premier vice président du Panama,
TOMÁS G. ALTAMIRANO DUQUE
ANNEXE A

DEMANDE DE RESTITUTION D'UN VÉHICULE VOLE, ILLÉGALEMENT OU INDOMÊMENT APPROPRIÉ OU RETENU

L'Autorité centrale du (nom du pays) a l'honneur de demander à l'autorité compétente (nom du pays) de restituer le véhicule décrit ci-après à (nom du représentant) conformément au Traité centre-américain relatif au recouvrement et à la restitution des véhicules volés, illégalement ou indûment appropriés ou retenus.

1. Numéro d'identification du véhicule, pour les véhicules d'origine nord-américaine (VIN).
   a) Numéro d'identification du véhicule :
   b) Marque :
   c) Année :
   d) N° d'immatriculation
   e) Couleur :
   f) Modèle
   g) Type
   h) Classe

2. Pour les véhicules d'origine japonaise, européenne ou autre non spécifiée, les renseignements suivants permettant d'identifier le véhicule qui sont exigés :
   a) Marque :
   b) Modèle (année) :
   c) Type :
   d) Couleur :
   e) Ligne ou style
   f) Numéro de moteur
   g) Numéro d'immatriculation
   h) Chassis
   i) Classe
   j) Juridiction du lieu de délivrance si possible

L'Autorité centrale de (nom du pays) certifie avoir examiné les documents suivants qui ont été présentés (identité de la personne qui présente les documents) pour preuve de son droit de propriété a, ou que la personne qu'elle représente est le propriétaire a du véhicule et que ces pièces ont été trouvées dûment certifiées en vertu des lois de (juridiction compétente).

   a) (Description du document).
   b) (Description du document).
   c) (Description du document).
   d) (Description du document).

Formule de politesse

Lieu et date
ANNEXE B

DESCRIPTION DES VÉHICULES À FOURNIR DANS LE CADRE DE LA NOTIFICATION PRÉSENTÉE CONFORMÉMENT À L’ARTICLE VI.

1. Numéro d’identification du véhicule, pour les véhicules d’origine nord-américaine (VIN).
   a) Numéro d’identification de véhicule (VIN) :
   b) Marque :
   c) Année :
   d) N° d’immatriculation
   e) Couleur :
   f) Modèle (année)
   g) Type
   h) Classe
2. Pour les véhicules d’origine japonaises, européennes ou autre non spécifiée, les renseignements suivants sont nécessaires :
   a) Marque :
   b) Modèle (année) :
   c) Type
   d) Couleur
   e) Ligne ou style .
   f) Numéro de moteur
   g) Numéro d’immatriculation
   h) Chassis
   i) Classe
   j) Juridiction du lieu de fabrication, si possible.
3. Numéro de la plaque minéralogique et juridiction du lieu de délivrance si possible.
4. Ville/ou autre juridiction, ou étiquettes comportant les numéros et le nom de la ville/ou autre juridiction, si possible.
5. Description de l’état du véhicule et notamment de sa mobilité, ainsi que des réparations qu’il semble nécessiter.
6. Lieu où se trouve actuellement le véhicule.
7. Indiquer l’autorité qui a la garde physique du véhicule et un point de contact, ainsi que le nom, l’adresse et le numéro de téléphone du fonctionnaire qui fournira les renseignements relatifs au recouvrement.
8. Tout renseignement indiquant si le véhicule a été utilisé en relation avec un délit.
9. La possibilité, le cas échéant que le véhicule ait fait l’objet d’une confiscation ou autre action judiciaire en vertu des lois du pays procédant à la notification.
Agreement on the promotion and reciprocal protection of investments. Signed at Abu Dhabi on 12 March 1996

Authentic texts: Finnish, Arabic and English.
Registered by Finland on 26 June 1997.

Accord relatif à la promotion et à la protection réciproques des investissements. Signé à Abou Dhabi le 12 mars 1996

Textes authentiques : finnois, arabe et anglais.
Enregistré par la Finlande le 26 juin 1997.
Suomen hallitus ja Arabiemiraattien liiton hallitukset välillä sijoitusten edistämisestä ja molemmenpuolisesta suojaimesta

1 artikla

Määritelmät

Tässä sopimuksessa, ellei asiayhteydestä muuta ilmene:

1. Käsite "sijoitus" tarkoittaa kaikenlaista varallisuutta, jonka sopimusmaan sijoittaja on sijoittanut toisen sopimusvaltion alueelle edellyttäen, että sijoitus on tehty toisen sopimusvaltion lakien ja muiden tarpeellisten suhteiden laajentumisesta ja kannustaa sijoitusalotietä.

2. Muutokset sisältävät muodossa, jossa varallisuus on sijoitettu, eivät muuta sen luonnosta.

3. Käsite "tuotto" tarkoittaa sijoituksesta tuotamia rahaa ja erityisesti, mutta eivät pelkästään, siihen kuuluvat pääomatuotteet, voitto, korot, osingot, lisenssinkäskyt, rojaloit, palokiot tai muut juoksevat tulot.

4. Käsite "sijoittaja" tarkoittaa:
   a) sopimusvaltion hallitusta tai oikeushenkilöä, kuten julkisia tai yksityisiä yhtiöitä, rahoituslaitoksia ja sijoitusviranomaista, joiden toimipaikka on sopimusvaltion alueella.
   b) luonnollista henkilöä, joka sopimusvaltion lakien mukaisesti on sen kansalainen.

5. Käsite "alue" tarkoittaa sopimusvaltion kansallista aluetta, mukaanluukiin mantereita ja saarteja, merenpohja ja merenjalusta, joihin näiden sopimusvaltiolla on kansainvälisen oikeuden mukaan täysivaltaiset oikeudet ja tuomiovalta.

2 artikla

Sijoitusten edistäminen ja suojaaminen

1. Sopimusvaltiot edistävät yleisen ulkomaisten sijoitusten politiikkaansa huomioiden ottaen toisen sopimusvaltion sijoittajien sijoituksiakin alueellaan ja sallivat sellaiset sijoitukset lainsäädäntönsä mukaisesti.

2. Sopimusvaltiot takaavat aina toisen sopimusvaltion sijoittajien sijoituksille oikeudenhappomisen ja tasapuolisen kohtelun eivätkä häiritse köhittämättä tai syrjivällä toimenpiteillä sellaisten sijoitusten johtamista, ylläpitoa, käyttöä, hyödyntämistä tai luovutusta enempää kuin tavaroiden tai palvelujen hankkimista tai tuotannon myynnistä.

3 artikla

**Sijoitusten kohtelu**

1. Sopimusvaltiot myöntävät alueellaan toisen sopimusvaltion sijoittajien sijoituksille kohtelun, joka ei saa olla vähemmän suosiollinen kuin se kohtelu, jonka ne myöntävät omille sijoittajilleen tai jonkin kolmannen maan sijoittajille, sen mukaan mikä sijoittajalle on edullisinta.

2. Sopimusvaltiot myöntävät alueellaan toisen sopimusvaltion sijoittajille niihen sijoitusten tai niihin liittyvän toiminnan suhteen johtamisen, ylläpidon, käytön, hyödyntämisen, hankkimisen tai myynnin osalta kohtelun, joka ei saa olla vähemmän suosiollinen kuin se kohtelu, jonka ne myöntävät omille sijoittajilleen tai jonkin kolmannen maan sijoittajille, sen mukaan mikä sijoittajalle on edullisinta.

4 artikla

**Poikkeukset**

1. Sopimusvaltion sijoittajien sijoituksiin ei saa kohdistaa takavarikointia, pakko-ottoa tai vastaavaa menettelystä ja niiden tulee nauttia täytäntö ja täydellistä suojaa ja turvallisuutta toisen sopimusvaltion alueella.

2. Kumpikaan sopimusvaltio ei ryhdy mi-kään toimenpiteeseen, joka tarkoittaa pakkolunastusta, kansallistamista tai voajan jäädyttämistä, tai muuhun toimenpiteeseen, joilla on sama vaikutus, taikka kohdista sijoituksiin toimenpiteitä, jotka suoraan tai epäsuorasti aiheuttavat saman tuloksen verotamisella, sijoituksesta tai sen osan pakkomyynnissä taikka taikka sijoituksen johtamisen tai sen hallinnan häiritsemisellä tai estämisellä.

3. Tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitettuihin toimenpiteisiin voidaan ryhtyä ainoastaan mikäli seuraavat ehdot on täytetty:
- a) Toimenpiteisiin ryhtytytä ehdotonta ja perustavaa julkista tarvetta varusten,
- b) Toimenpiteisiin ryhtytytä kotimaisen perustuslain ja kansainvälisen oikeuden yleisten periaatteiden mukaisesti.
- c) Toimenpiteet eivät ole syrjiviä.
- d) Toimenpiteisiin ryhtytytä toimivaltaisen tuomioistuimen johdolla asianmukaisesti ja asianmukaisesti paikalla otetuista sovuoista tai muista sellaisesta
- e) Toimenpiteisiin liittyvät välttävä ja tosiasiallinen korvaus.

4. Sovellettavaksi tulevissa tapauksissa tu-lee tätä artiklaa tarkoitetun korvauksen olisi velvoitettu myöntämään toisen sopimusvaltion sijoitukselle ja vähemmän suosiollisemman kohtelun sijoituksille, jotka on nehty määryysten 3 artiklan määräysten 3 artiklan määräysten mukaan kohtelun sijoitukselle, jotka on nehty määryysten 3 artiklan määräysten mukaan kohtelun sijoitukselle, jotka on nehty määryysten 3 artiklan määräysten mukaan kohtelun sijoitukselle, johtohenkilöstöä hoitavista kansalaisvälisistä sijoituksista ja järjestelyistä, jotka johtuvat verotui- seen kokonaaan tai osittain liittyvää sanoa sijointeensa siinä vastattaa pakkolunastuksesta tai sijoituksen kännyäläisestä sijointea tai järjestelyistä tai sijoituksen kokonaan tai osittain liittyyvästä kansalaisvälisestä lainsäädännöllästä.

5 artikla

**Pakkolunastus tai kansallistaminen**

1. Sopimusvaltion sijoittajien sijoituksiin ei saa kohdistaa takavarikointia, pakko-ottoa tai vastaavaa menettelystä ja niiden tulee nauttia täytäntö ja täydellistä suojaa ja turvallisuutta toisen sopimusvaltion alueella.

Vol. 1981, 3-33872
mukaan lukien sodasta, kansallisesta hätätilaista, levottomuuksista tai muista vastaavista tapauksista toisen sopimusvaltion alueella, ovat oikeutettuja saamaan toiselta sopimusvalioista annalleen palauttamisen, vahingo korvauksen, hyvityksen tai muun järjestelyyn osalta sellaisen kohtelun, joka vastaa toisen sopimusvaltion kolmansien maiden sijoitajille myöntämää suosiollisista kohteluista. 

2. Sen estämättä, mitä tämän artiklan 1 kohdassa määritään, sopimusvaltion sijoittajille, joille aiheutuu toisen sopimusvaltion alueella mainitussa kohdassa tarkoiten tilanteissa menetyksiä tuon toisen sopimusvaltion viranomaisten tai asevoimien suoritamista omaisuuden pakko-otosta tai tuomioistuimista, myönnetään ennalleen palauttaminen tai välittövä ja toisiaan liittyvä korvaus.

7 artikla
Maksujen siirto

1. Sopimusvaltiot sallivat alueellaan ole vien toisen sopimusvaltion sijoittajien sijoitusten osalta nähäin sijoituihin liittyvät siirrot alueelleen ja alueeltaan. Tähän siirtova pauteen kuuluu erityisesti mutta ei pelkäs tään:
   a) alkuperäinen päätöma ja kaikki sen lisäksi tuleva pääoma sijoituksen ylläpitä mi seksi ja kehittämiseksi,
   b) tuotot,
   c) maksut, jotka johtuvat sijoitusta koske vastaan riiteseen
   d) sijoituksesta ja toisen osan myynnistä tai lopettamisesta syntyneet. 
   g) ulkomailta palkaun, sijoitukseen liitty vän henkilöstön käyttämätomät ja muut palkkiot.

2. Tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitetut siirrot suoritetaan viipymättä ja vapaasti vaihdettavassa valuutassa.

3. Siirrot suoritetaan siirtopäivänä vallit sevaan markkinakurssin.

8 artikla
Sijaantulo

1. Jos sopimusvaltiot tai sen valtuuttama eli suorittaa sijoittajalleen maksun takauksen perusteella, jonka se on myöntänyt muiden, kuin kaupallisten riskien varalta toisen sopimusvaltion alueella olevan sijoituksen osalta, tämä jälkimmäinen sopimusvaltio tunnustaa, rajoittamaan edellisen sopimusvaltion 10 artiklan mukaista oikeuksia, sijoittajalle kuuluvien oikeuksien tai etuuksien siirtymisen sopimusvaltiolle tai sen elimeelle sekä sopimuspuolen tai sen elimen sijaantulon sellaiseen oikeuteen tai etuuteen.

2. Tämän artiklan 1 kohdan määräysten estämättä sijaantulon periaatetta sovelletaan ainoastaan sellaisiin sijoituksiin, jotka on tehty tämän sopimuksen voimaantulon jälkeen edellyttäen, että sijoituksele on saatu ennakkohyväksyminen siltä sopimusvaltiolta, jonka alueelle sijoitus oli tehty.

9 artikla
Sijoittajan ja sopimusvaltion väliset riidat

1. Sopimusvaltion sijoittajan ja toisen sopimusvaltion väliset riidat, jotka koskevat edellisen sopimusvaltion sijoittajan sijoitusta jälkimmäisen sopimusvaltion alueella, olisi ratkaistava sovinnollisesti.

2. Mikäli riitaa ei voida ratkaista sovinnollisesti kuuden kuukauden kuluessa siitä päätä, jolloin jompikumpi riidan osapuoli esittä sovinnollista ratkaisua, sijoittaja on oikeutettu alistamaan riidan joko sen sopimusvaltion toimivaltaisille tuomioistuimille, jonka alueelle sijoitus on tehty, tai kansainväliseen välimiesmenettelyyn. Jälkimmäises saa tapauksessa sijoittaja saa valita asianansa alistamisen joko:
   a) sijoituuksia koskevien riitaisuuksien kansainväliselle ratkaisukeskukselle (ICSID), joka on perustettu Washingtonissa 18 päivään maaliskuuta 1965 allekirjoittavaksi avuilla yleissopimuksella valtioiden ja toisten valtioiden kansalaisten välisen sijoituksia koskevien riitaisuuksien ratkaisemisesta.
b) välitäkaiselle välimiesoikeudelle, joka asetetaan Yhdistyneiden Kansakuntien kansainvälisen kaappaoikeuden komitean (UN-CITRAL) välimesnetellyssäntöjen mukaisesti, elleivät riidan osapuolet toisin sovi.

3. Sijoittaja, joka on alistanut riidan kansalliseen tuomiovaltaan, saa siitä huolimatta turvautua edellä tämän artiklan 2 kohdassa mainittuun välimiesoikeuteen, jos sijoittaja, ennen kuin kansallinen tuomioistuin on antanut päätöksensä pääasiassa, selittää luopuvansa asiaansa enemmästä ajamisesta kansallisessa menetelystä.

4. Päättö on lopullinen ja riidan osapuolia sitova. Se pannaan täytäntöön kansallisen lain mukaisesti.

10 artikla

Sopimusvaltioiden väliset riidad

1. Sopimusvaltioiden väliset riidad tämän sopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta tulee, mikäli mahdollista, ratkaista sopimusvaltioiden hallitusten välisillä neuvotteluilla.

2. Mikäli riita ei siten saada ratkaistua kuuden kuukauden kulussa siitä päivästä, jolloin jompikumpi sopimusvaltio vaatii tällaisia neuvotteluja, on riita jommankumman sopimusvaltion sopimusvaltion vaatimuksesta alistettavaksi välimiesoikeudelle.


4. Jos tämän artiklan 3 kohdan määräaikkoja ei ole noudatettu, sopimusvaltio voi muun muassa vaikuttavan järjestelyn puuttumessa pyytää Kansainvälisten tuomioistuimen presidenttiä suorittamaan tarvittavat nimitykset.

5. Jos Kansainvälisten tuomioistuimen presidentti on estynyt suorittamasta tämän artiklan 4 kohdassa tarkoitettua tehtävää tai on jommankumman sopimusvaltion kansalainen, pyydettään varapresidenttia suorittamaan tarvittavat nimitykset. Jos varapresidentti on estynyt suorittamasta mainittua tehtävää tai on jommankumman sopimusvaltion kansalainen, pyydettään tuomioistuin virkailijat tehtävään vahtihinta tuomaria, joka ei ole esteellinen eikä kumppanina sopimusvaltion kansalainen, suorittamaan tarvittavat nimitykset.


11 artikla

Sopimuksen soveltaminen

1. Tämä sopimus ei millään tavoin rajoita niitä oikeuksia ja etuja, joista sopimusvaltion sijoittaja nauttii toisen sopimusvaltion alueella kansallisen tai kansainvälisen oikeuden nojalla.

2. Sellaisten sijoitusten suhteen, joiden osalta on voimassa sopimusvaltion erityisiä toisen sopimusvaltion sijoittajia koskevia sopimuksia tai sitoumuksia, noudatetaan mainittujen sopimusten tai sitoumusten ehtoja niiltä osin kuin ehdot ovat sijoittajalle suosittomempia kuin tämän sopimuksen määräyksistä.

3. Tätä sopimusta sovelletaan kaikkiin seka ennen tämän sopimuksen voimaantuloa että sen jälkeen tehtyihin sijoituksiin, mutta ei riitoihin, jotka ovat syntyneet, tai vaateisiin, jotka on selvitetty ennen sopimuksen voimaantuloa.

12 artikla

Voimaantulo

Tämä sopimus tulee voimaan kolmannen menetelyyn kyvmennetynä päivänä siitä päivästä, jolloin sopimusvaltioiden hallitukset ovat toisilleen ilmoittaneet, että niiden perustuslailliset edellytykset tämän sopimuksen voimaantulolle on täytetty.
13 artikla

Voimassaolo ja päättyminen

1. Tämä sopimus on voimassa viisitoista vuotta. Sen jälkeen se on voimassa kaksi- toista kuukautta siitä päivästä lukien, kun sopimusvaltio kirjallisesti ilmoittaa toiselle sopimusvaltioille päätöksestäan irtisanoa tämä sopimus.

2. Niiden sijoitusten osalta, jotka on tehty ennen sitä päivää, jolloin tämän sopimuksen irtisanomisilmoitus tuli voimaan. 1–11 artiklojen määräykset ovat voimassa vielä viisitoista vuotta tuosta päivästä lukien.

Tämän vakuudeksi tähän merkityt, siihen hallitustensa asianmukaisesti valtuuttamina, ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen.


Suomen hallituksen
puolesta:

OLE NORRBACK

Arabiemiraattien liiton hallituksen
puolesta:

AHMED HUMAID AL TAYER
مدة الإتفاقية وإنهائها

(1) تطل هذه الإتفاقية نافذة الحمو ليدة خمسة عشر سنة وتنتهي بمدة تلك نافذة بعد إنتهاء إثنين عشر شهرا من التاريخ الذي تخلو فيه أي من الدولتين المتعاقدتين كتابيا بقرارها بإنهاء هذه الإتفاقية.

(2) وفيما يتعلق بالإنهاءات التي تحقق قبل تاريخ الإخطار بإنهاء الإتفاقية - تكون الإتفاقية مارية - وتظل أحكام المواد 1 إلى 11 شاغرة لفترة أخرى قدراها خمسة عشر سنة بدء من ذلك التاريخ.

وإشهاداً على ذلك، قام الموظمون أدناه والمحولون إماولاً من قبلي حكومتيهما بالتوقيع على هذه الإتفاقية.

صدر في أبوظبي في هذا اليوم 13 من فبراير 1996 م الموافق 1416 هـ من نشأتين ملكيتين باللغة الإنجليزية والعربية والفنلندية وكل منهما حجة مشترية ومن حالة أي إخلال فيه التفسير بعود النص الإنجليز. من حكومة جمهورية فنلندا

[توقيع]

أولي نورباك
وزير

[توقيع]

أحمد عبد الطاهر
وزير الدولة لشؤون الجالية والمناشدة

Vol. 1981, I-33872
في كل الحالات تحدد هيئة التحكيم بنفسها الإجراءات الخاصة بها.


**مادة 11**

**تطبيق الاتفاقية**

لا تعني هذه الاتفاقية بأي حلاً الحقوق والبيزاء التي يتمتع بها متى تجاوز لدى الدولتين الامتنان في إقليم الدولة المتعاقدة الأخرى وذلك وفقاً لإحكام القانون الوطني أو الدولي.

الأعمال الخاصة لحقوقة وإلتزامات خاصة بمثل هذا دولة

المتعاقدة، سواء تجاوز تجاوز هذه الاتفاقية للدولة المتعاقدة الأخرى تحكمها بنفس النظر عن احكام هذه الاتفاقية إحكام تجاوز المعقود وإلتزامات حيث تكون أحكامها أكثر ابتدائية من تلك التي تعت عليها هذه الاتفاقية.

تسري هذه الاتفاقية على كل الإلتزامات التي تقدم قبل أو بعد سريان الاتفاقية ولكنها لا تسري على أي نزاع قد ينشأ يشمل بإلتزام أو أي مطالبات بإلتزام يكون قد تمت إتمامها قبل سريان الاتفاقية.

**مادة 12**

**التنفيذ**

تدخل هذه الاتفاقية حيز التنفيذ في اليوم الثالث عشر بعد قيام حكومتي الدولتين الامتنان بأخلاق بعضهما البعض بأن粆ئطيات المستورية اللازمة لتنفيذ الاتفاقية قد تثبت إكتمالها.
 Wouldn't you like to learn more about this? You can explore the connections between different elements on the image. For instance, the highlighted sections of the image are related to the following:

2. The role of the International Court of Justice in resolving disputes between states.
3. The principle of permanent neutrality.
4. The principle of non-interference in the internal affairs of other states.
5. The principle of non-interference in the internal affairs of other states.
6. The principle of non-interference in the internal affairs of other states.

These elements are connected through the use of key terms and phrases, such as "INTERNATIONAL COURT OF JUSTICE" and "PRINCIPLE OF NON-INTERFERENCE."
النزاع بين مستثمر والدولة المتعاقدة

إذا لم يتم تسويته النزاع بالطرق الودية خلال سنة أقصر من تاريخ
طلب أي من الطرفين تسوية النزاع بالطرق الودية، يفضل المستثمر
عرض القضية على المحاكم المعترف بها في الدولة المتعاقدة التي يقيم
في إقليمها الاستعمار أو تعرّض القضية إلى التحكيم الدولي وفقًا
الحالة الأخيرة فإن للمستشار الخيار في عرض القضية إلى أي من:

(1) المركز الدولي لفضّة نزاعات الاستعمار والثروات النظامية وفقًا
لاتفاقية تسوية نزاعات الاستعمار بين الدول والدبلوماسيين
الأخرى، والتي تم توثيقها في وثيقة بتاريخ 18 مارس 1965.

(2) محكمة تسوية وقتيّة والتي لم ترّضي مفاوضات أطراف النزاع – تؤدي
وفقاً لإجراءات تواعد التحكيم الخاصة بلجنة الأمم المتحدة
للقانون التجاري الدولي.

وإذا المستثمر الذي يقوم بعرض النزاع على المحاكم الوطنية يرجّع
له بالرغم من ذلك الاجتهاد إلى إحدى محاكم التحكيم الجعفيّة
في الفترة 3 من هذه المادة، وذلك قبل إصدار الحكم في الموقف
بواسطة المحاكم الوطنية، فإن على المستثمر الإجراء بعدم متابعة
القضية لدى المحاكم الوطنية:

(3) يكون الحكم نهائياً وملزمًا لدى طرف النزاع ويتّبعه وفقًا
لإجراءات القانون الوطني.
(د) تنصم على مقتضى عدد وكذالك إستهلاك امل رأى اليمام.

(ق) وإنه دعوى المستحقة وفقاً للإتفاقية قرار.

(ب) التسوية وفقاً للمادة ١٠ و١.

(أ) المكائد المستحقة عن بيع أو تقنية كل أو جزء من الامتياز.

(ب) فائق الدخل وبكلمات البديع للعاملين الذين يتوقع منهم الخارج للإرتباط بذلك الامتياز.

أن التحويلات وفقاً للعقد ١ من هذه المادة تتخذ بدون أي تأخير.

بملأ حرة قابحة للتحويل.

التحويلات تكون بحضور المبدد المين في الموقف في تاريخ التحويل.

مادة٨

الحلول محل الدائن

إذا فتحت دولة متعاقدة (أو وكالتها المبينة) مكافئات إلى أي من مستحتها بموجب تعويق ببيان خارج غير جاري فيها يتعلق بإستهلاك في إقليم الدولة المتعاقدة الأخرى فإن الدولة المتعاقدة الأخيرة ستقوم بدون الإخلال بحقوق الدولة المتعاقدة الأولى وفقاً للمادة (١٠) تتولد بتحويل أي من هذه الحقوق أو الحقوق ذات الخصوصية بمثل هذا المستحث إلى الدولة الأولى أو إلى وكالتها وإحلال الدولة المتعاقدة الأولى أو وكالتها في أي من هذه الحقوق أو البطالبات.

(١) بالرغم من إحكام الفقرة (١) من هذه المادة - فإن قوانين الإخلال تبقى فخ للفتحات التي تقام بعد سريان هذه الاتفاقية شريطة أن تكون قد حظيت بالموافقة السابقة من الدولة التي تقام الاتفاقات في إقليمها.
1. التموين من الخطر أو الخارة

المستثمرون التابعون لكل دولة متعاقدة، ولذين تعاب إستثماراتهم في إقليم الدولة المتعاقدة الأخرى بخسائر ناجية عن الحرب أو أي نزاع سلم آخر أو ثورة أو حالة طوارئ، في المستوى القومي أو شرود أو عيان أو إضرابات أو أحداث شبيهة أخرى في إقليم الدولة المتعاقدة الأخرى، يجب أن يمنحوا الدولة المتعاقدة الأخرى مكملة فيما يختص بإعادة الأوضاع على ما كانت عليه، أو رد الخسائر أو التموين أو أي تنمية أخرى لا تقل في رسومها عن المكملة التي شทนها الدولة المتعاقدة الأخرى للمستثمرين التابعين لها أو للمستثمرين التابعين لدولة ثالثة.

2. مع عدم الإخلال بما ورد في الفقرة (1) من هذه المادة، فإن المستثمرين من دولة متعاقدة، الذين تعابرون الخطر أو الخارة في أي من الأحداث المشار إليها في تلك الفقرة في إقليم الدولة المتعاقدة الأخرى نتيجة ل bcmادرة ممتلكاتهم أو تبعيرها بواسطة قوات أو سلطات الدولة المتعاقدة الأخرى يمنحون تحويلاً عوضياً وكافياً ومملاً.

7. إعادة توطين رؤوس الأموال والمكملات

على كل دولة متعاقدة فيما يتعلق بالإستثمارات التي يقوم بها المستثمرون التابعون للدولة المتعاقدة الأخرى في إقليمها الساحل بكل التحويلات المرتبطة بهذئ الاستثمارات من وإلى إقليمها - وإن حرية التحويل سود تكيل بمفيحة خاصة ولي المصلحة - 

١. رأي المال الأول بالإضافة إلى أي رأي مال إضافي لمياثلة

٢. تطوير الإستثمار.

٣. المكملات.

(ج) الدفعيات التي تحتسب عن تحويل نزاع.

Vol. 1981, I-33872
لا يجوز لأي من الدولتين الانتقاد إتخاذ أي إجراءات لنزع الملكية
أو تسليم أو تجميد الأموال أو إتخاذ أي إجراءات ذات أثر مباشر
لهذه الوقف أو إدخال الاستئجار لائحة إجراءات تكون لها اثر مباشر
أو غير مباشر يهدد نزع الملكية بما لا يقتصر على استياء أو إلغاء
البنك عن جزء من الاستئجار أو تؤدي إلى إلغاء أو تعويض
المستثمر من الإدارة أو الرقابة على استئجاره.

(2) أن الإجراءات المشار إليها في الفقرات (1) و(2) من هذه المادة
يمكن إتخاذها فقط إذا توفرت الشروط التالية:
أ - أن تكون الإجراءات قد اتخذت لغرض عام رئيسي.
ب - أن الإجراءات قد اتخذت وفق الدستور المحلي والمفهوم العام.

(3) أن الإجراءات ليست شبهة.
د - إن الإجراءات قد تجب من قبل محكمة مختصة ويجيز المستثمر
حق في الإعتراف على نزع الملكية أو على أي من هذه
الإجراءات لدى المحاكم المختصة في الدولة المتعاقدة الأخرى
التي إتخذت مثل هذه الإجراءات.
و - أن يصح تلك الإجراءات تمويق نوري كاذب وعادل.

ويجب أن يكون التمويق عن الحالات المشار إليها في هذه المادة
كانياً ويضمن القناعة الورقية للإنتقال قبل الإشارة عليه مبادرة
أو يجمع ممولاً بمجرة إلزامية وإذا تعذر معرفة الغيزة القتمانية
للإنتقال فيتم تحديد التمويق بناءً على مبادئ تأخير في الإشارة
بين أموار أخرى - رأس المال والإستياء وتقيمة الإعلان والشهيرة
التجارية ويشمل التمويق دائمة تحدد على أساس مغر الفائدة
الدورية لمدة ثلاثة أشهر بين بدو لدد بالمملكة المتحدة وذلك من:
تاريخ التأميم أو الخسارة وليغة تاريخ الدفع.
على كل دولة متعاقدة فإن تبلغ في إقليمها المستثمرين التابعين
للدولة المتعاقدة الأخرى فيها يتمثل بإدارة ومنانة وإạnhلاص
والتعليم وحيازة أو التصرف في استثماراتهم أو أي نشاط يرتبط بها
معاملة لانتقال في رعايتها عن تلك التي تبلغها للمستثمرين
التابعين لها أو للمستثمرين التابعين لآية دولة كاملة أيهما أكثر
رعاية للمستثمر.

مادة 6

الإعتبارات

بالرغم من أحكام المادة 3 فإن الدولة المتعاقدة التي تكون قصد
ابترا اتفاقية متبقيين إتحاد جمركي أو منطقة تجارة حرة
ويكون لهذه الدولة الحرية في منح معاملة أكثر تفضيلاً للـ
الاستثمارات التي يقوم بها المستثمرون التابعون للدولة المتعاقدة
الأخيرة أو إلى تلك الدول التي هي أيضاً أطراف في مثل هذه الاتفاقية
أو يقوم بها مستثمرون من بعض تلك الدول.

لا تكون أحكام المادة 3 يمكنها تلزيم دولة متعاقدة لمنح الإعتبارات
التي يقوم بها مستثمرون تابعون للدولة المتعاقدة الأخرى - أيها
مزائياً أو أغرا من معاملة تنفيذ أو إملاك نشأ عن إتفاقية دولية
تكون مرتبطاً كلياً أو جزئياً بالضرائب أو باي تشريع يتعلق بمفهوم
رشمة أو كلياً بالضرائب.

مادة 5

الإتمام أو نزع الملكية

لا تخرج الإعتبارات التابعة للمستثمرين التابعين لأي مسان
الدولتين المتعاقدتين للحرامة أو السماحة أو المعاملة أو
إخصاءها لمثل إجراءات ذات اثر مماثل وتقطع هذه الإعتبارات
بالمحايدة الكاملة والآمان في إقليم الدولة المتعاقدة الأخرى.

Vol. 1981, 1-33872
مادة

تحيز وحماية الإستثمارات

1. تقوم كل دولة متميزة بتحيز الإستثمارات التي يقوم بها مستثمرون

2. تابعون للدولة المتميزة الأخرى والمحبوبه بإقامة هذه الإستثمارات

3. وذلك وفقاً للسياسات العامة المتعلقة بالإستثمارات الأجنبية الخاصة

4. بكل دولة وفقاً لإجراءاتاتها الإدارية.

5. يتعين على كل دولة متميزة أن تعمل على جميع الأوقات معامل منصفة

6. وعادة للإستثمارات العامة ليست من الدولة المتميزة الأخرى.

7. ويجب على دولة متميزة أن تكفل إقامة إدارة وصيانة والإستفادة

8. والتمتع وصيانة وترسيب في الطبع والخدمات وبيع إنتاجها، وفي

9. تتعين إجراءات تميزية أو غير معقولة.

10. يتعين للمستثمر من أي من الدولتين المتميزة بتعيين كبار

11. الموظفين الإداريين حسب اختيارهم بغض النظر عن الجنسية وذلك إلى

12. العمال الذي تسمي به مواطنين الدولة المتميزة. و تقوم الدولتين

13. المتميزة بتحيز جميع المبادرات اللازمة بما في ذلك إعداد مساعدة

14. وأملاك الإقامة لمؤهل الموظفين الإداريين وعائلاتهم وفقاً للقوانين

15. واللوائح والإجراءات الإدارية الخاصة بكل دولة.

مادة

معاملة الإستثمارات

1. على كل دولة متميزة في إقليمها أن تحيز إستثمارات المستثمر.

2. في إقليمها والتابعون للدولة المتميزة الأخرى معاملة لا تقل

3. رعاية عن تلك التي تنج بها لاستثمارات المستثمرين التابعين لها أو

4. لاستثمارات وعائلات المستثمرين التابعين لأي دولةギャدة، بمثابة

5. أكثر رعاية للمستثمر.
لا ينشأ أي تغيير في الشكل الذي يشير به الأموال فيما
تقضي به إعترافاً بإعترافهما إعترافاً.

2- يمنى معلطاً "عائدات" البالغة التي يحققها إعتراف وتشمل على
وجه النموسلا الحمر السماوية والأحباب الرمادية - الأحبار - الغواشدة -
الرخام - الإشواط السماوية أو الإيرادات الجارية الأخرى.

4- يمنى معلطاً مستثمر

(1) حكومة الدولة المتعاقدة، وائي شعو كالنور، مثل الشركـات
العامة والتغام والمؤسسات المالية والإهـالة الإعترافية
والتي يكون مقرها إقليم، أي من الدولتين المتعاقدتين

2- يمنى معلطاً "إقليم" "الإهـالة الوطنى لكل دولة متعاقدة
والتي تشمل الأراضي والجزر وقاع البحر والأراضي الجافة
والتي تمارس عليها الدولة المتعاقدة وفقاً للاقتصاد الدولي
حقوقاً سيادية وقانونية.

Vol. 1981, I-33872
[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

اتفاقية بين
حكومة جمهورية فنلندا وحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

لاستشارة وحماية الاستثمارات

إن حكومة جمهورية فنلندا وحكومة دولة الإمارات العربية المتحدة
والمشار إليها فيما يلي بالدولتين المتعاقدتين .

رغبنا منها في تعزيز التعاون الاقتصادي للمملكة المتبادلة لكلا
الدولتين وخلق الظروف المثلى والمادلة للإستخدامات التي يقوم بها
المستثمرون التابعون لدولة متعاقدة في إقليم الدولة المتعاقدة الأخرى.

وإذ تميؤ أن الحماية المتبادلة لبئل هذه الاستثمارات تعود على
تعزيز العلاقات الاقتصادية بين الدولتين المتعاقدتين مما يساعد على تشجيع
المبادرات للإستخدام .

فقد اتفقنا على مايلي :-

مادة 1

الخريطة

لافترض هذه الاتفاقية مالياً بعض طاقة جزء منها :-

1. يعني إصلاح "استثمار" أي نوع من الأموال، التي يقوم بالإستخدام فيها
مستثمر شاب لدولة متعاقدة في إقليم دولة المتعاقدة الأخرى.
شريطة أن تكون تلك الاستثمارات وفقاً للقوانين والإجراءات الخاصة
للدولة المتعاقدة الأخرى وقبل بعض شروط ولي الحصر :-

الممتلكات المتنقلة والمفكر متصلة وكذاك أي حقوق ملكية
كالإمارات واستثمارات الدين وضمانات الدين وحق الإنتفاع وسا
في حكمها من الحقوق والتي تشمل الممتلكات التي تكون وفقاً
لإتفاقية الإيجار .

Vol. 1981, I-33872
AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB EMIRATES ON THE PROMOTION AND RECIPROCAL PROTECTION OF INVESTMENTS

The Government of Finland and the Government of the United Arab Emirates (hereinafter referred to as the Contracting States),

desiring to intensify economic cooperation to the mutual benefit of both countries and to maintain fair and equitable conditions for investments by investors of one Contracting State in the Territory of the other Contracting State,

recognizing that the promotion and reciprocal protection of such investments favour the expansion of the economic relations between the two Contracting States and stimulate investment initiatives,

have agreed as follows:

Article 1
Definitions

For the purposes of this Agreement unless the context otherwise requires:

(1) The term "Investment" means any kind of asset, invested by an investor of one Contracting State in the Territory of the other Contracting State, provided that the investment has been made in accordance with the laws and regulations of the other Contracting State, and shall include in particular, though not exclusively:

(a) movable and immovable property as well as any other property rights, such as mortgage, lien, pledge, usufruct and similar rights including property under a leasing agreement;

(b) shares, stocks and debentures of companies or other rights or interests in such companies, loans related to investments and bonds issued by a Contracting State or any of its legal persons and returns retained for the purpose of reinvestment;

(c) liquid assets, deposits and claims to money or to any performance under contract having economic and financial value associated with an investment;

(d) intellectual property rights, technical processes, trade names, know-how, goodwill and other similar rights;

(e) business concessions conferred by law, administrative decisions or rights under contract, including concessions to search for, develop, extract or exploit natural resources.

(2) Any alteration of the form in which assets are invested shall not affect their qualification as investments.

(3) The term "Returns" means the amount yielded by an investment, and in particular, though not exclusively, shall include capital gains, profits, interests, dividends, licences, royalties, fees or other current incomes.

(4) The term "Investor" means:

(a) the Government of the Contracting State and any other legal person, such as public and private companies, financial institutions and investment authorities, having its seat in the territory of either Contracting State.

(b) any natural person possessing the nationality of either Contracting State in accordance with its laws.

(5) The term "Territory" means the national territory of each Contracting State, including the mainland and islands, the seabed and subsoil, over which the Contracting State exercises, in accordance with international law, sovereign rights or jurisdiction.

Article 2
Promotion and Protection of Investments

(1) Each Contracting State shall, subject to its general policy in the field of foreign investments, promote in its Territory investments by investors of the other Contracting State and shall admit such investments in accordance with its legislation.

(2) Each Contracting State shall at all times ensure fair and equitable treatment of the investments by investors of the other Contracting State and shall not impair the management, maintenance, use, enjoyment.

1 Came into force on 15 May 1996 by notification, in accordance with article 12.

Vol. 1981, I-33872
or disposal thereof as well as the acquisition of goods and services and the sale of their production, through unreasonable or discriminatory measures.

(3) Investors of either Contracting State shall be permitted to engage top managerial personnel of their choice regardless of nationality to the extent permitted by the laws of the host State. The Contracting States shall make available all necessary facilities to such managerial personnel in accordance with its laws and regulations.

Article 3

Treatment of Investments

(1) Each Contracting State shall apply to investments in its Territory by investors of the other Contracting State a treatment which is no less favourable than that accorded to investments by its own investors or investors of any third State, whichever is more favourable for the investor.

(2) Each Contracting State shall in its territory accord investors of the other Contracting State, as regards management, maintenance, use, enjoyment, acquisition or disposal of their investments or any other activity associated therewith, treatment no less favourable than that which it accords to its own investors or to investors of any third State, whichever is more favourable for the investor.

Article 4

Exceptions

(1) Notwithstanding the provisions of Article 3, a Contracting State which has concluded an agreement regarding the formation of a customs union or a free-trade area shall be free to grant more favourable treatment to investments by investors of the State or States which are also parties to such an agreement, or by investors of some of these States.

(2) The provisions of Article 3 shall not be construed so as to oblige one Contracting State to extend to investors of the other Contracting State the benefit of any treatment, preference or privilege resulting from any international agreement or arrangement relating wholly or mainly to taxation or any domestic legislation relating wholly or mainly to taxation.

Article 5

Expropriation or Nationalization

(1) Investments by the investors of either Contracting State shall not be subject to sequestration, confiscation or any similar measure and shall enjoy full and complete protection and safety in the territory of the other Contracting State.

(2) Neither Contracting State shall take any measure of expropriation or nationalization or freezing of assets, or any other measure having the same effect or to subject the investment to any measures direct or indirect tantamount to expropriation including the levying of taxes, the compulsory sale of all or part of an investment or the impairment or deprivation of its management or control.

(3) Measures referred to in paragraph (1) and (2) of this Article can be taken only when the following conditions are complied with:

(a) Measures are taken for an ultimate and basic public interest;

(b) Measures are taken in accordance with the domestic constitution and general principles of international law;

(c) Measures are not discriminatory;

(d) Measures are taken under due process of law by the competent court and the investor shall have the right to contest against the expropriation or any such measure to the competent court of the Contracting State which has taken such measures;

(e) Measures are accompanied by prompt, adequate and effective compensation.

(4) Compensation for applicable cases referred to in this Article shall amount to the fair market value of the expropriated investment at the time immediately before the expropriation or decision thereof became publicly known. Where the market value cannot be readily ascertained the compensation shall be determined taking into account the capital invested, depreciation, replacement value, goodwill and other relevant factors. The compensation shall include interest at the rate of London Interbank Offered Rate (LIBOR) for 3-month deposits in the respective currency from the date of expropriation or loss until the date of payment.
Article 6
Compensation for Losses

(1) Investors of each Contracting State whose investments in the Territory of the other Contracting State suffer losses owing to any armed conflict, including war, a state of national emergency or civil disturbances or other similar events in the Territory of the other Contracting State shall be accorded by the other Contracting State treatment, as regards restitution, indemnification, compensation or other settlement, which is the most favourable of that which the other Contracting State accords to the investors of any third State.

(2) Without prejudice to paragraph (1) of this Article, investors of each Contracting State who, in any of the situations referred to in that paragraph, suffer losses in the Territory of the other Contracting State resulting from requisitioning or destruction of their property by forces or authorities of the other Contracting State, shall be accorded restitution or prompt, adequate and effective compensation.

Article 7
Transfer of Payments

(1) Each Contracting State shall in respect to investments by investors of the other Contracting State in its Territory allow transfers related to these investments into and out of its Territory. The freedom of transfer shall include in particular, but not exclusively:

(a) the initial capital plus any additional capital for the maintenance and development of an investment;

(b) returns;

(c) payments arising out of the settlement of a dispute;

(d) payments under a contract, as well as amortisation of principal and accrued interest pursuant to a loan agreement;

(e) compensation pursuant to Article 5 and 6;

(f) proceeds from the sale or liquidation of all or any part of an investment;

(g) unspent earnings and other remuneration of personnel engaged from abroad in connection with that investment.

(2) Transfers under paragraph (1) of this Article shall be effected without delay and in a freely convertible currency.

(3) Transfers shall be made at the prevailing market rate of exchange on the date of transfer.

Article 8
Subrogation

(1) If a Contracting State or its designated organ makes a payment to any of its investors under a guarantee for non-commercial risks it has granted in respect of an investment in the Territory of the other Contracting State, the latter Contracting State shall, without prejudice to the rights of the former Contracting State under Article 10, recognize the transfer of any right or title of such an investor to the former Contracting State or its organ and the subrogation of the former Contracting State or its organ to any such right or title.

(2) Notwithstanding the provisions of paragraph (1) of this Article, the principle of subrogation shall be applied only to investments that are made after the entry into force of this Agreement provided that such investments have received prior consent of the Contracting State in whose Territory the investment is made.

Article 9
Disputes between an Investor and the Contracting State

(1) Any dispute which may arise between an investor of one Contracting State and the other Contracting State relating to an investment by an investor of the former Contracting State in the territory of the latter Contracting State should be settled amicably.

(2) If such a dispute cannot be settled amicably within a period of six months from the date at which either party to the dispute requested amicable settlement, the investor shall be entitled to submit the case either to the competent tribunals of the Contracting State in whose territory the investment was made or to international arbitration. In the latter event the investor has the choice of submitting the case either to:

(a) the International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID), established pursuant to the Convention on the Settlement of Investment Disputes between States...
and Nationals of other States, opened for signature at Washington on 18 March 1965, 1
or (b) an ad hoc arbitration tribunal, which unless otherwise agreed upon by the parties
to the dispute, is to be established under the
Arbitration Rules of the United Nations
Commission of International Trade Law
(UNCITRAL). 2

(3) An investor who has submitted the
dispute to national jurisdiction may never-
theless have recourse to one of the arbitral
tribunals mentioned in paragraph (2) of this
Article if, before judgement has been deli-
ered on the subject matter by a national
court, the investor declares not to pursue the
case any longer through national proceed-
ings.

(4) The award shall be final and binding
for the parties to the dispute, and shall be
executed according to national law.

Article 10

Disputes between the Contracting States

(1) Any dispute between the Contracting
States concerning the interpretation or appli-
cation of this Agreement shall, if possible,
be settled by negotiations between the Gov-
ernments of the two Contracting States.

(2) If the dispute cannot thus be settled
within six months, following the date on
which such negotiations were requested
by either Contracting State, it shall at the re-
quest of either Contracting State be submit-
ted to an arbitration tribunal.

(3) The arbitration tribunal shall be set up
from case to case, each Contracting State
appointing one member. These two members
shall then agree upon a national of a third
State with whom both Contracting States
have diplomatic relations, as their chairman,
to be appointed by the Governments of the
two Contracting States. The members shall
be appointed within two months, and the
chairman within four months, from the date
either Contracting State has advised the oth-
er Contracting State of its wish to submit
the dispute to an arbitration tribunal.

(4) If the time limits referred to in para-
graph (3) of this Article have not been
complied with, either Contracting State, may,
in the absence of any other relevant arrang-
ment, invite the President of the Interna-
tional Court of Justice to make the necessary
appointments.

(5) If the President of the International
Court of Justice is prevented from discharg-
ing the function provided for in paragraph
(4) of this Article or is a national of either
Contracting State, the Vice-President shall
be invited to make the necessary appoint-
ments. If the Vice-President is prevented
from discharging the said function or is a
national of either Contracting State, the most
senior member of the Court who is not inca-
pacitated or a national of either Contracting
State shall be invited to make the necessary
appointments.

(6) The arbitration tribunal shall reach its
decision by a majority of votes, the decision
being final and binding on the Contracting
States. Each Contracting State shall bear the
cost of its member at the arbitration tribunal
as well as the costs for its representation in
the arbitration proceedings; the cost of the
chairman as well as any other costs shall be
borne in equal parts by the two Contracting
States. The arbitration tribunal may, how-
ever, in its decision direct that a higher pro-
portion of costs shall be borne by one of the
Contracting States. In all other respects, the
procedure of the arbitration tribunal shall be
determined by the tribunal itself.

Article 11

Application of the Agreement

(1) This Agreement shall in no way re-
strict the rights and benefits which an in-
vester of one Contracting State enjoys in the
Territory of the other Contracting State un-
der national or international law.

(2) Investments subject to special contracts
or commitments undertaken by one Con-
tracting State with respect to the investors of
the other Contracting State shall be gov-
erned, notwithstanding the provisions of this
Agreement, by the terms of these contracts
and commitments in so far as their pro-
visions are more favourable for the investor
than those provided by this Agreement.

(3) This Agreement shall apply to all in-
vestments, whether made before or after its
entry into force, but shall not apply to any
dispute concerning an investment which aro-
se, or any claim concerning an investment
which was settled before its entry into force.

(A/31/39), p. 182.
Article 12

Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the thirtieth day after the date on which the Governments of the two Contracting States have notified each other that their constitutional requirements for the entry into force of this Agreement have been fulfilled.

Article 13

Duration and Termination

(1) This Agreement shall remain in force for a period of fifteen years. Thereafter it shall remain in force until the expiration of twelve months from the date that either Contracting State in writing notifies the other Contracting State of its decision to terminate this Agreement.

(2) In respect to investments made prior to the date when the notice of termination of this Agreement becomes effective, the provisions of Articles 1 to 11 shall remain in force for a further period of fifteen years from that date.

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

Done at Abu Dhabi on 12 March 1996 in duplicate in the Finnish, Arabic and English languages, the three texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of Finland:

OLE NORRBACK

For the Government of the United Arab Emirates:

AHMED HUMAID AL TAYER
ACCORD\(^1\) ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA FINLANDE ET LE GOUVERNEMENT DES ÉMIRATS ARABES UNIS RELATIF À LA PROMOTION ET À LA PROTECTION RÉCIPROQUES DES INVESTISSEMENTS

Le Gouvernement de la Finlande et le Gouvernement des Émirats arabes unis (ci-après dénommés les États contractants),

Désireux de renforcer leur coopération économique dans l'intérêt mutuel des deux pays et de maintenir des conditions justes et équitables pour les investissements effectués par les investisseurs de l'un des États contractants sur le territoire de l'autre État contractant;

Conscients que la promotion et la protection réciproque desdits investissements contribuent au développement des relations économiques entre les deux États contractants et encouragent les initiatives dans ce domaine,

Sont convenus de ce qui suit :

**Article premier**

**Définitions**

Aux fins du présent Accord, à moins que le contenu ne l’exige autrement :

1. Le terme « investissement » désigne tous les types d’actifs investis par un investisseur de l’un des États contractants sur le territoire de l’autre État contractant, sous réserve que l’investissement ait été effectué conformément à la législation et à la réglementation de l’autre État contractant, et il comprend notamment mais non exclusivement :

   a) Les biens meubles et immeubles ainsi que tous autres droits réels tels qu’hypothèques, gages, nantissements, usufruits et droits similaires y compris les biens loués;

   b) Les actions et obligations ou autres formes de participation au capital de sociétés, prêts liés à des investissements et obligations émises par un État contractant ou par toute autre personne morale et les revenus destinés à être réinvestis;

   c) Les liquidités disponibles, les dépôts et les créances à des espèces ou droits à prestations ayant une valeur économique et une valeur financière liée à un investissement;

   d) Les droits de propriété intellectuelle, les procédés techniques, les marques de commerce, le savoir-faire, la clientèle et tous autres droits similaires;

   e) Les concessions industrielles ou commerciales accordées par la loi, par décision administrative ou par contrat, y compris les concessions relatives à la prospection, au développement, à l’extraction ou à l’exploitation de ressources naturelles.

---

\(^1\) Entré en vigueur le 15 mai 1996 par notification, conformément à l’article 12.
2. Une modification de la forme sous laquelle les avoirs sont investis qui n'affecte aucunement leur caractère d'investissement.

3. Le terme « rendement » désigne les montants rapportés par un investissement et notamment mais non exclusivement, les plus-values, bénéfices, intérêts, dividendes, licences, redevances, droits et autres revenus courants.

4. Le terme « investisseur » désigne :
   a) Le gouvernement de l'État contractant et toute autre personne morale telles que les sociétés publiques et privées, les institutions financières et les autorités de financement, ayant leur siège sur le territoire de l'un ou l'autre des États contractants;
   b) Toute personne physique possédant la nationalité de l'un ou l'autre des États contractants conformément à sa législation.

5. Le terme « territoire » désigne le territoire national de chacun des États contractants, y compris la terre ferme et les îles, les fonds marins et leurs sous-sol à l'égard desquels l'État contractant exerce, conformément au droit des gens des droits souverains ou une quelconque juridiction.

Article 2

PROMOTION ET PROTECTION DES INVESTISSEMENTS

1. Sous réserve de ses politiques générales en matière d'investissements étrangers, chaque État contractant encourage les investisseurs de l'autre État contractant à effectuer des investissements sur son territoire et il accepte ses investissements conformément à sa législation.

2. Chaque État contractant veille en tout temps à assurer un traitement juste et équitable à l'égard des investissements effectués par les investisseurs de l'autre État contractant et à éviter de compromettre la gestion, l'entretien, l'utilisation, la jouissance ou l'aliénation desdits investissements de même que l'acquisition de biens et services et la vente de leur production par des mesures déraisonnables ou arbitraires.

3. Les investisseurs de l'un ou l'autre des États contractants sont autorisés à recruter du personnel de gestion de haut niveau de leur choix de quelque nationalité dans la mesure autorisée par la législation de l'État hôte. Les États contractants mettent à disposition toutes les facilités nécessaires à ce personnel de gestion conformément à leur législation et à leur réglementation.

Article 3

TRAITEMENT DES INVESTISSEMENTS

1. Chacun des États contractants accorde aux investissements effectués sur son territoire par des investisseurs de l'autre État contractant un traitement non moins favorable que celui qu'il accorde aux investissements de ses propres investisseurs ou des investisseurs de tout État tiers, selon que l'un ou l'autre est le plus favorable.

2. Chacun des États contractants accorde, sur son territoire, aux investisseurs de l'autre État contractant, s'agissant de la gestion, de l'entretien, de l'exploitation,
de l’acquisition ou de l’aliénation de leurs investissements ou de toute autre activité connexe, un traitement non moins favorable que celui qui est accordé à ses propres investisseurs ou aux investisseurs de tout État tiers, selon que l’un ou l’autre est le plus favorable pour l’investisseur.

**Article 4**

**Exceptions**

1. Nonobstant les dispositions de l’article 3, un État contractant qui aura conclu un accord relatif à la création d’une union douanière ou d’une zone de libre échange est libre d’accorder un traitement plus favorable aux investissements effectués par des investisseurs de l’État ou des États qui sont également parties à un tel accord, ou par des investisseurs de certains desdits États.

2. Les dispositions de l’article 3 ne peuvent être interprétées comme obligeant un État contractant à étendre aux investisseurs de l’autre État contractant les avantages de tout traitement, préférence ou privilège résultant de tout accord ou arrangement international portant exclusivement ou principalement sur la fiscalité ou de toute législation interne portant exclusivement ou principalement sur la fiscalité.

**Article 5**

**Expropriation ou nationalisation**


2. Aucun des États contractants n’adopte une quelconque mesure d’expropriation, de nationalisation, de gel des avoirs ou toute autre mesure ayant un effet équivalent; il ne soumet l’investissement à aucune mesure directe ou indirecte qui équivaudrait à une expropriation y compris la perception d’impôts, la vente obligatoire de la totalité ou d’une partie de l’investissement ou la limitation ou la privation de la gestion ou du contrôle de l’investissement.

3. Les mesures visées aux paragraphes 1 et 2 du présent article ne peuvent être prises que si les conditions suivantes sont remplies :
   a) Les mesures sont prises dans l’intérêt public ultime et essentiel;
   b) Les mesures sont prises conformément à la Constitution du pays et aux principes généraux du droit des gens;
   c) Les mesures ne sont pas discriminatoires;
   d) Les mesures sont prises dans le respect de la légalité par un tribunal habilité, l’investisseur ayant le droit de contester l’expropriation ou toute mesure similaire auprès du tribunal compétent de l’État contractant ayant pris de telles mesures;
   e) Les mesures sont assorties d’une indemnisation rapide, adéquate et effective.

4. L’indemnisation de situations applicables visées au présent article correspond à la valeur marchande qu’avaient les investissements expropriés immédiatement avant que l’expropriation ou la décision à cet égard ne soient rendues.
publiques. Lorsque la valeur marchande ne peut être aisément établie, l’indemnisation est déterminée en tenant compte du capital investi, de la dépréciation, de la valeur de remplacement, de la clientèle et d’autres facteurs pertinents. L’indemnisation comprend les intérêts au taux interbancaire offert à Londres (LIBOR) pour les dépôts de trois mois dans les devises respectives à compter de la date de l’expropriation ou de la perte jusqu’à la date du paiement.

**Article 6**

**INDEMNISATION POUR LES PERTES**

1. Les investisseurs de l’un ou l’autre des États contractants dont les investissements sur le territoire de l’autre Etat contractant subissent des pertes du fait d’un quelconque conflit armé, y compris la guerre, un état d’urgence nationale, une émeute ou autres événements similaires sur le territoire de l’autre Etat contractant, se voient accorder par ce dernier, en matière de restitution, d’indemnisation, de réparation ou autre mode de règlement, le traitement le plus favorable que la dernière Partie contractante accorde aux investisseurs de tout État tiers.

2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1 du présent article, les investisseurs de l’un ou l’autre des États contractants qui, dans l’un des cas visés dans ledit paragraphe, subissent des pertes sur le territoire de l’autre Etat contractant qui résultent de la réquisition ou de la destruction de leurs biens par les forces ou les autorités de ce dernier État, se voient accorder leur restitution ou une indemnisation suffisante et effective.

**Article 7**

**TRANSFERT DES PAIEMENTS**

1. Chacune des États contractants autorise, s’agissant des investissements des investisseurs de l’autre État contractant sur son territoire, les transferts liés auxdits investissements vers son territoire ou hors de celui-ci. La liberté de transfert s’applique en particulier mais non exclusivement :

   a) Au capital de départ auquel s’ajoute tout capital additionnel aux fins de l’entretien et du développement de l’investissement;

   b) Aux bénéfices;

   c) Aux paiements résultant du règlement d’un différend;

   d) Aux paiements en vertu d’un contrat, de même qu’à l’amortissement du principal et aux intérêts courus en vertu d’un accord de prêt;

   e) À l’indemnisation visée aux articles 5 et 6;

   f) Au produit d’une aliénation ou d’une liquidation de tout ou partie de l’investissement;

   g) Aux revenus non dépassés et autres rémunérations du personnel embauché de l’étranger dans le cadre de l’investissement.

2. Les transferts visés au paragraphe 1 du présent article sont effectués rapidement et en une devise librement convertible.
3. Les transferts sont effectués au taux de change courant à la date du transfert.

**Article 8**

**SUBROGATION**

1. Si l'un des Etats contractants ou l'organisme par lui désigné effectue un paiement à l'un quelconque de ses investisseurs en vertu d'une garantie couvrant les risques non commerciaux qu'il a accordée au titre de l'investissement sur le territoire de l'autre Etat contractant, ces derniers Etats, sans préjudice des droits du premier Etat contractant aux termes de l'article 10, reconnaissent le transfert de tout droit ou titre dudit investisseur au premier Etat contractant ou à son organisme et la subrogation du premier Etat contractant ou de son organisme audit droit ou titre.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le principe de la subrogation ne s'applique qu'aux investissements effectués après l'entrée en vigueur du présent Accord sous réserve que l'investissement ait reçu le consentement préalable de l'Etat contractant sur le territoire duquel il a été effectué.

**Article 9**

**DIFFÉREND ENTRE UN INVESTISSEUR ET UN ÉTAT CONTRACTANT**

1. Tout différend qui pourrait surgir entre un investisseur et l'un des États contractants et l'autre État contractant concernant un investissement effectué par un investisseur du premier État sur le territoire du deuxième État doit être réglé à l'amiable.

2. Si un tel différend ne peut être réglé à l'amiable dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle l'une ou l'autre des parties au différend a sollicité un règlement à l'amiable, l'investisseur est en droit de soumettre le cas soit aux tribunaux compétents de l'État contractant sur le territoire duquel l'investissement a été effectué ou soit à un arbitrage international. Dans ce dernier cas, l'investisseur a le choix entre :

   a) Le Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements créé en vertu de la Convention pour le règlement des différends relatifs aux investissements entre États et ressortissants d'autres États ouverte à la signature à Washington le 18 mars 1965; et

   b) Un tribunal arbitral ad hoc qui, sauf décision contraire des parties au différend, est constitué conformément aux termes du Règlement d'arbitrage de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international.

3. Un investisseur qui a soumis le différend à une juridiction nationale peut néanmoins avoir recours à l'un des tribunaux arbitraux visés au paragraphe 2 du présent article si, avant qu'un jugement ne soit rendu sur la question par une instance nationale, l'investisseur a déclaré qu'il ne souhaite pas poursuivre l'affaire par voie de procédures nationales.

---

4. La sentence est sans appel et lie les parties au différend; elle est exécutoire conformément à la législation nationale.

**Article 10**

**DIFFÉRENDS ENTRE LES ÉTATS CONTRACTANTS**

1. Tout différend qui surviendrait entre les États contractants concernant l’interprétation ou l’application du présent Accord est, dans toute la mesure du possible, réglé par voie de négociation entre les gouvernements des deux États contractants.

2. Si le différend ne peut être réglé de la sorte dans un délai de six mois à compter de la date à laquelle lesdites négociations ont été réclamées par l’un ou l’autre des États contractants, il est, à la demande de l’un ou l’autre des États contractants, soumis à un tribunal arbitral.

3. Un tribunal arbitral est constitué pour chaque cas particulier, chaque État contractant désignant un membre. Ces deux membres choisissent alors un ressortissant d’un État tiers avec lequel les États contractants entretiennent des relations diplomatiques; celui-ci est alors nommé par les gouvernements des États contractants pour servir en qualité de président du tribunal. Les membres sont nommés dans un délai de deux mois et le président dans un délai de quatre mois à compter de la date à laquelle l’un des États contractants aura informé l’autre État contractant de son intention de soumettre le différend à un tribunal arbitral.

4. Si les délais visés au paragraphe 3 du présent article n’ont pas été respectés, l’un ou l’autre État contractant peut, faute de tout autre arrangement approprié, inviter le président de la Cour internationale de Justice à procéder aux nominations nécessaires.

5. Si le président de la Cour internationale de Justice est empêché de remplir cette fonction ou s’il est un ressortissant de l’un des États contractants, le vice-président est invité à procéder aux nominations nécessaires. Si le vice-président est empêché de remplir cette fonction ou s’il est un ressortissant d’un État contractant, les nominations nécessaires sont effectuées par le membre de la cour le plus ancien qui est ni empêché ni un ressortissant d’un État contractant.

6. Le tribunal arbitral prend ses décisions à la majorité des voix. Ces décisions ont force obligatoire pour les deux États contractants. Chaque État contractant prend à sa charge les frais du membre qu’il a nommé de même que les coûts de sa représentation auprès du tribunal; les frais engagés au titre du président ainsi que tous les autres coûts sont reportés également entre les États contractants. Le tribunal a toutefois la faculté de stipuler dans sa décision qu’une part plus importante des dépenses incombe à l’un des États contractants. A tous autres égards, le tribunal arbitral arrête lui-même sa procédure.

**Article 11**

**APPLICATION DE L’ACCORD**

1. Le présent Accord ne restreint en aucune manière les droits et avantages qu’un investisseur d’un État contractant tire sur le territoire de l’autre État contractant en vertu de la législation nationale et du droit des gens.
2. Les investissements régis par des contrats particuliers ou des engagements spéciaux conclus par un Etat contractant concernant les investisseurs de l’autre Etat contractant continueront, nonobstant les dispositions du présent Accord, à être régis par les dispositions desdits contrats et engagement dans la mesure où leurs dispositions sont plus favorables à l’investisseur que celles du présent Accord.

3. Le présent Accord s’applique à tous les investissements qu’ils aient été effectués avant ou après son entrée en vigueur mais il ne s’applique pas à un différend relatif à un investissement apparu ou à toute réclamation concernant un investissement réglée avant son entrée en vigueur.

**Article 12**

**Entrée en vigueur**

Le présent Accord entrera en vigueur le trentième jour suivant la date à laquelle les gouvernements des deux Etats contractants se seront informés que les formalités constitutionnelles requises pour son entrée en vigueur ont été accomplies.

**Article 13**

**Durée et dénonciation**

1. Le présent Accord restera en vigueur pendant quinze ans. Par la suite, il demeurera en vigueur jusqu’à l’expiration d’une période de douze mois à compter de la date à laquelle l’une ou l’autre Partie contractante aura notifié par écrit à l’autre Partie son intention d’y mettre fin.

2. En ce qui concerne les investissements effectués avant la date à laquelle la dénonciation du présent Accord prendra effet, les dispositions des articles 1 à 10 continueront à s’appliquer pendant une période de quinze ans à compter de cette date.

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

Fait à Abou Dhabi, le 12 mars 1996, en double exemplaire en langues finnoise, arabe et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d’interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la Finlande :

**OLE NORRBACK**

Pour le Gouvernement des Emirats arabes unis :

**AHMED HUMAID AL TAYER**
MULTILATERAL

Treaty on the Southeast Asia Nuclear Weapon-Free Zone (with annex). Concluded at Bangkok on 15 December 1995

Authentic text: English.
Registered by Thailand on 27 June 1997.

MULTILATÉRAL

Traité sur la zone exempte d’armes nucléaires de l’Asie du Sud-est (avec annexe). Conclu à Bangkok le 15 décembre 1995

Texte authentique : anglais.
Enregistré par la Thaïlande le 27 juin 1997.
TREATY\textsuperscript{1} ON THE SOUTHEAST ASIA NUCLEAR WEAPON-FREE ZONE

The States Parties to this Treaty:

DESIRING to contribute to the realization of the purposes and principles of the Charter of the United Nations;

DETERMINED to take concrete action which will contribute to the progress towards general and complete disarmament of nuclear weapons, and to the promotion of international peace and security;

REAFFIRMING the desire of the Southeast Asian States to maintain peace and stability in the region in the spirit of peaceful coexistence and mutual understanding and cooperation as enunciated in various communiques, declarations and other legal instruments;

RECALLING the Declaration on the Zone of Peace, Freedom and Neutrality (ZOPFAN) signed in Kuala Lumpur on 27 November 1971 and the Programme of Action on ZOPFAN adopted at the 26th ASEAN Ministerial Meeting in Singapore in July 1993;

CONVINCED that the establishment of a Southeast Asia Nuclear Weapon-Free Zone, as an essential component of the ZOPFAN, will contribute towards strengthening the security of States

\textsuperscript{1} Came into force on 27 March 1997, in accordance with article 16:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Participant</th>
<th>Date of deposit of the instrument of ratification</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Brunei Darussalam</td>
<td>22 November 1996</td>
</tr>
<tr>
<td>Cambodia</td>
<td>27 March 1997</td>
</tr>
<tr>
<td>Lao People's Democratic Republic</td>
<td>16 July 1996</td>
</tr>
<tr>
<td>Malaysia</td>
<td>11 October 1996</td>
</tr>
<tr>
<td>Myanmar</td>
<td>17 July 1996</td>
</tr>
<tr>
<td>Singapore</td>
<td>27 March 1997</td>
</tr>
<tr>
<td>Thailand</td>
<td>20 March 1997</td>
</tr>
<tr>
<td>Viet Nam.</td>
<td>26 November 1996</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Furthermore, Indonesia deposited its instrument of ratification with the Government of Thailand on 10 April 1997 to take effect on that date, in accordance with article 16 (2).
within the Zone and towards enhancing international peace and security as a whole;

REAFFIRMING the importance of the Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons (NPT) in preventing the proliferation of nuclear weapons and in contributing towards international peace and security;

RECALLING Article VII of the NPT which recognizes the right of any group of States to conclude regional treaties in order to assure the total absence of nuclear weapons in their respective territories;

RECALLING the Final Document of the Tenth Special Session of the United Nations General Assembly which encourages the establishment of nuclear weapon-free zones;

RECALLING the Principles and Objectives for Nuclear Non-Proliferation and Disarmament, adopted at the 1995 Review and Extension Conference of the Parties to the NPT, that the cooperation of all the nuclear-weapon States and their respect and support for the relevant protocols is important for the maximum effectiveness of this nuclear weapon-free zone treaty and its relevant protocols.

DETERMINED to protect the region from environmental pollution and the hazards posed by radioactive wastes and other radioactive material;

HAVE AGREED as follows:

---

Article 1
USE OF TERMS

For the purposes of this Treaty and its Protocol:

(a) "Southeast Asia Nuclear Weapon-Free Zone", hereinafter referred to as the "Zone", means the area comprising the territories of all States in Southeast Asia, namely, Brunei Darussalam, Cambodia, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, Philippines, Singapore, Thailand and Vietnam, and their respective continental shelves and Exclusive Economic Zones (EEZ);

(b) "territory" means the land territory, internal waters, territorial sea, archipelagic waters, the seabed and the sub-soil thereof and the airspace above them;

(c) "nuclear weapon" means any explosive device capable of releasing nuclear energy in an uncontrolled manner but does not include the means of transport or delivery of such device if separable from and not an indivisible part thereof;

(d) "station" means to deploy, emplace, implant, install, stockpile or store;

(e) "radioactive material" means material that contains radionuclides above clearance or exemption levels recommended by the International Atomic Energy Agency (IAEA);

(f) "radioactive wastes" means material that contains or is contaminated with radionuclides at concentrations or activities greater than
clearance levels recommended by the IAEA and for which no use is foreseen; and

(g) "dumping" means

(i) any deliberate disposal at sea, including seabed and subsoil insertion, of radioactive wastes or other matter from vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea, and

(ii) any deliberate disposal at sea, including seabed and subsoil insertion, of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea, containing radioactive material,

but does not include the disposal of wastes or other matter incidental to, or derived from the normal operations of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea and their equipment, other than wastes or other matter transported by or to vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea, operating for the purpose of disposal of such matter or derived from the treatment of such wastes or other matter on such vessels, aircraft, platforms or structures.

Article 2
APPLICATION OF THE TREATY

1. This Treaty and its Protocol¹ shall apply to the territories, continental shelves, and EEZ of the States Parties within the Zone in which this Treaty is in force.

¹ The Protocol is not registered at the time of publication of this Treaty.
2. Nothing in this Treaty shall prejudice the rights or the exercise of these rights by any State under the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea of 1982,¹ in particular with regard to freedom of the high seas, rights of innocent passage, archipelagic sea lanes passage or transit passage of ships and aircraft, and consistent with the Charter of the United Nations.

Article 3
BASIC UNDERTAKINGS

1. Each State Party undertakes not to, anywhere inside or outside the Zone:

(a) develop, manufacture or otherwise acquire, possess or have control over nuclear weapons;

(b) station or transport nuclear weapons by any means; or

(c) test or use nuclear weapons.

2. Each State Party also undertakes not to allow, in its territory, any other State to:

(a) develop, manufacture or otherwise acquire, possess or have control over nuclear weapons;

(b) station nuclear weapons; or

(c) test or use nuclear weapons.


Vol. 1981, 1-33873
3. Each State Party also undertakes not to:

(a) dump at sea or discharge into the atmosphere anywhere within the Zone any radioactive material or wastes;

(b) dispose radioactive material or wastes on land in the territory of or under the jurisdiction of other States except as stipulated in Paragraph 2(e) of Article 4; or

(c) allow, within its territory, any other State to dump at sea or discharge into the atmosphere any radioactive material or wastes.

4. Each State Party undertakes not to:

(a) seek or receive any assistance in the commission of any act in violation of the provisions of Paragraphs 1, 2 and 3 of this Article; or

(b) take any action to assist or encourage the commission of any act in violation of the provisions of Paragraphs 1, 2 and 3 of this Article.

Article 4
USE OF NUCLEAR ENERGY FOR PEACEFUL PURPOSES

1. Nothing in this Treaty shall prejudice the right of the States Parties to use nuclear energy, in particular for their economic development and social progress.
2. Each State Party therefore undertakes:

(a) to use exclusively for peaceful purposes nuclear material and facilities which are within its territory and areas under its jurisdiction and control;

(b) prior to embarking on its peaceful nuclear energy programme, to subject its programme to rigorous nuclear safety assessment conforming to guidelines and standards recommended by the IAEA for the protection of health and minimization of danger to life and property in accordance with Paragraph 6 of Article III of the Statute of the IAEA;¹

(c) upon request, to make available to another State Party the assessment except information relating to personal data, information protected by intellectual property rights or by industrial or commercial confidentiality, and information relating to national security;

(d) to support the continued effectiveness of the international non-proliferation system based on the Treaty on the Non-Proliferation of Nuclear Weapons (NPT) and the IAEA safeguards system; and

(e) to dispose radioactive wastes and other radioactive material in accordance with IAEA standards and procedures on land within its territory or on land within the territory of another State which has consented to such disposal.

3. Each State Party further undertakes not to provide source or special fissionable material, or equipment or material especially designed or prepared for the processing, use or production of special fissionable material to:

(a) any non-nuclear-weapon State except under conditions subject to the safeguards required by Paragraph 1 of Article III of the NPT; or

(b) any nuclear-weapon State except in conformity with applicable safeguards agreements with the IAEA.

Article 5
IAEA SAFEGUARDS

Each State Party which has not done so shall conclude an agreement with the IAEA for the application of full scope safeguards to its peaceful nuclear activities not later than eighteen months after the entry into force for that State Party of this Treaty.

Article 6
EARLY NOTIFICATION OF A NUCLEAR ACCIDENT

Each State Party which has not acceded to the Convention on Early Notification of a Nuclear Accident\(^1\) shall endeavour to do so.

Article 7
FOREIGN SHIPS AND AIRCRAFT

Each State Party, on being notified, may decide for itself whether to allow visits by foreign ships and aircraft to its ports and airfields, transit of its airspace by foreign aircraft, and navigation by foreign ships through its territorial sea or archipelagic waters and overflight of foreign aircraft above those waters in a manner not governed by the rights of innocent passage, archipelagic sea lanes passage or transit passage.

Article 8
ESTABLISHMENT OF THE COMMISSION FOR THE SOUTHEAST ASIA NUCLEAR WEAPON-FREE ZONE

1. There is hereby established a Commission for the Southeast Asia Nuclear Weapon-Free Zone, hereinafter referred to as the "Commission".

2. All States Parties are ipso facto members of the Commission. Each State Party shall be represented by its Foreign Minister or his representative accompanied by alternates and advisers.

3. The function of the Commission shall be to oversee the implementation of this Treaty and ensure compliance with its provisions.

4. The Commission shall meet as and when necessary in accordance with the provisions of this Treaty including upon the request of any State Party. As far as possible, the Commission shall meet in conjunction with the ASEAN Ministerial Meeting.
5. At the beginning of each meeting, the Commission shall elect its Chairman and such other officers as may be required. They shall hold office until a new Chairman and other officers are elected at the next meeting.

6. Unless otherwise provided for in this Treaty, two-thirds of the members of the Commission shall be present to constitute a quorum.

7. Each member of the Commission shall have one vote.

8. Except as provided for in this Treaty, decisions of the Commission shall be taken by consensus or, failing consensus, by a two-thirds majority of the members present and voting.

9. The Commission shall, by consensus, agree upon and adopt rules of procedure for itself as well as financial rules governing its funding and that of its subsidiary organs.

Article 9
THE EXECUTIVE COMMITTEE

1. There is hereby established, as a subsidiary organ of the Commission, the Executive Committee.

2. The Executive Committee shall be composed of all States Parties to this Treaty. Each State Party shall be represented by one senior official as its representative, who may be accompanied by alternates and advisers.
3. The functions of the Executive Committee shall be to:

(a) ensure the proper operation of verification measures in accordance with the provisions on the Control System as stipulated in Article 10;

(b) consider and decide on requests for clarification and for a fact-finding mission;

(c) set up a fact-finding mission in accordance with the Annex of this Treaty;

(d) consider and decide on the findings of a fact-finding mission and report to the Commission;

(e) request the Commission to convene a meeting when appropriate and necessary;

(f) conclude such agreements with the IAEA or other international organizations as referred to in Article 18 on behalf of the Commission after being duly authorized to do so by the Commission; and

(g) carry out such other tasks as may, from time to time, be assigned by the Commission.

4. The Executive Committee shall meet as and when necessary for the efficient exercise of its functions. As far as possible, the Executive Committee shall meet in conjunction with the ASEAN Senior Officials Meeting.

5. The Chairman of the Executive Committee shall be the representative of the Chairman of the Commission. Any submission or communication made by a State Party to the Chairman of the Executive Committee shall be
disseminated to the other members of the Executive Committee.

6. Two-thirds of the members of the Executive Committee shall be present to constitute a quorum.

7. Each member of the Executive Committee shall have one vote.

8. Decisions of the Executive Committee shall be taken by consensus or, failing consensus, by a two-thirds majority of the members present and voting.

Article 10
CONTROL SYSTEM

1. There is hereby established a control system for the purpose of verifying compliance with the obligations of the States Parties under this Treaty.

2. The Control System shall comprise:

(a) the IAEA safeguards system as provided for in Article 5;

(b) report and exchange of information as provided for in Article 11;

(c) request for clarification as provided for in Article 12; and

(d) request and procedures for a fact-finding mission as provided for in Article 13.
Article 11
REPORT AND EXCHANGE OF INFORMATION

1. Each State Party shall submit reports to the Executive Committee on any significant event within its territory and areas under its jurisdiction and control affecting the implementation of this Treaty.

2. The States Parties may exchange information on matters arising under or in relation to this Treaty.

Article 12
REQUEST FOR CLARIFICATION

1. Each State Party shall have the right to request another State Party for clarification concerning any situation which may be considered ambiguous or which may give rise to doubts about the compliance of that State Party with this Treaty. It shall inform the Executive Committee of such a request. The requested State Party shall duly respond by providing without delay the necessary information and inform the Executive Committee of its reply to the requesting State Party.

2. Each State Party shall have the right to request the Executive Committee to seek clarification from another State Party concerning any situation which may be considered ambiguous or which may give rise to doubts about compliance of that State Party with this Treaty. Upon receipt of such a request, the Executive Committee shall consult the State Party from which clarification is sought for the purpose of obtaining the clarification requested.
Article 13
REQUEST FOR A FACT-FINDING MISSION

A State Party shall have the right to request the Executive Committee to send a fact-finding mission to another State Party in order to clarify and resolve a situation which may be considered ambiguous or which may give rise to doubts about compliance with the provisions of this Treaty, in accordance with the procedure contained in the Annex to this Treaty.

Article 14
REMEDIAL MEASURES

1. In case the Executive Committee decides in accordance with the Annex that there is a breach of this Treaty by a State Party, that State Party shall, within a reasonable time, take all steps necessary to bring itself in full compliance with this Treaty and shall promptly inform the Executive Committee of the action taken or proposed to be taken by it.

2. Where a State Party fails or refuses to comply with the provisions of Paragraph 1 of this Article, the Executive Committee shall request the Commission to convene a meeting in accordance with the provisions of Paragraph 3(e) of Article 9.

3. At the meeting convened pursuant to Paragraph 2 of this Article, the Commission shall consider the emergent situation and shall decide on any measure it deems appropriate to cope with the situation, including the submission of the matter to the IAEA and, where the situation might endanger international peace and security, the Security Council and the General Assembly of the United Nations.
4. In the event of breach of the Protocol attached to this Treaty by a State Party to the Protocol, the Executive Committee shall convene a special meeting of the Commission to decide on appropriate measures to be taken.

Article 15
SIGNATURE, RATIFICATION, ACCESSION,
DEPOSIT AND REGISTRATION

1. This Treaty shall be open for signature by all States in Southeast Asia, namely, Brunei Darussalam, Cambodia, Indonesia, Laos, Malaysia, Myanmar, Philippines, Singapore, Thailand and Vietnam.

2. This Treaty shall be subject to ratification in accordance with the constitutional procedure of the signatory States. The instruments of ratification shall be deposited with the Government of the Kingdom of Thailand which is hereby designated as the Depositary State.

3. This Treaty shall be open for accession. The instruments of accession shall be deposited with the Depositary State.

4. The Depositary State shall inform the other States Parties to this Treaty on the deposit of instruments of ratification or accession.

5. The Depositary State shall register this Treaty and its Protocol pursuant to Article 102 of the Charter of the United Nations.
Article 16
ENTRY INTO FORCE

1. This Treaty shall enter into force on the date of the deposit of the seventh instrument of ratification and/or accession.

2. For States which ratify or accede to this Treaty after the date of this seventh instrument of ratification or accession, this Treaty shall enter into force on the date of deposit of its instrument of ratification or accession.

Article 17
RESERVATIONS

This Treaty shall not be subject to reservations.

Article 18
RELATIONS WITH OTHER INTERNATIONAL ORGANIZATIONS

The Commission may conclude such agreements with the IAEA or other international organizations as it considers likely to facilitate the efficient operation of the Control System established by this Treaty.

Article 19
AMENDMENTS

1. Any State Party may propose amendments to this Treaty and its Protocol and shall submit its proposals to the Executive Committee, which shall transmit them to all the other States Parties. The Executive Committee shall
immediately request the Commission to convene a meeting to examine the proposed amendments. The quorum required for such a meeting shall be all the members of the Commission. Any amendment shall be adopted by a consensus decision of the Commission.

2. Amendments adopted shall enter into force 30 days after the receipt by the Depositary State of the seventh instrument of acceptance from the States Parties.

**Article 20**

**REVIEW**

Ten years after this Treaty enters into force, a meeting of the Commission shall be convened for the purpose of reviewing the operation of this Treaty. A meeting of the Commission for the same purpose may also be convened at anytime thereafter if there is consensus among all its members.

**Article 21**

**SETTLEMENT OF DISPUTES**

Any dispute arising from the interpretation of the provisions of this Treaty shall be settled by peaceful means as may be agreed upon by the States Parties to the dispute. If within one month, the parties to the dispute are unable to achieve a peaceful settlement of the dispute by negotiation, mediation, enquiry or conciliation, any of the parties concerned shall, with the prior consent of the other parties concerned, refer the dispute to arbitration or to the International Court of Justice.
Article 22
DURATION AND WITHDRAWAL

1. This Treaty shall remain in force indefinitely.

2. In the event of a breach by any State Party of this Treaty essential to the achievement of the objectives of this Treaty, every other State Party shall have the right to withdraw from this Treaty.

3. Withdrawal under Paragraph 2 of Article 22, shall be effected by giving notice twelve months in advance to the members of the Commission.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned have signed this Treaty.

DONE at Bangkok, this fifteenth day of December, one thousand nine hundred and ninety-five, in one original in the English language.

For Brunei Darussalam:

[Signature]

HAJI HASSANAL BOLKIAH
Sultan of Brunei Darussalam

For the Kingdom of Cambodia:

[Signature]

SAMDECH KROM PREAH NORODOM RANARIDDH
First Prime Minister

[Signature]

SAMDECH HUN SEN
Second Prime Minister
For the Republic of Indonesia:

[Signature]

SOEHARTO
President

For the Lao People's Democratic Republic:

[Signature]

KHAMTAY SIPHANDONE
Prime Minister

For Malaysia:

[Signature]

DR MAHATHIR BIN MOHAMAD
Prime Minister

For the Union of Myanmar:

[Signature]

Senior General THAN SHWE
Chairman of the State Law and Order Restoration Council and Prime Minister
For the Republic of the Philippines:

FIDEL V. RAMOS
President

For the Republic of Singapore:

GOH CHOK TONG
Prime Minister

For the Kingdom of Thailand:

BANHARN SILPA-ARCHA
Prime Minister

For the Socialist Republic of Vietnam:

VO VAN KIET
Prime Minister
ANNEX

PROCEDURE FOR A FACT-FINDING MISSION

1. The State Party requesting a fact-finding mission as provided in Article 13, hereinafter referred to as the "requesting State", shall submit the request to the Executive Committee specifying the following:

(a) the doubts or concerns and the reasons for such doubts or concerns;

(b) the location in which the situation which gives rise to doubts has allegedly occurred;

(c) the relevant provisions of this Treaty about which doubts of compliance have arisen; and

(d) any other relevant information.

2. Upon receipt of a request for a fact-finding mission, the Executive Committee shall:

(a) immediately inform the State Party to which the fact-finding mission is requested to be sent, hereinafter referred to as the "receiving State", about the receipt of the request; and

(b) not later than 3 weeks after receiving the request, decide if the request complies with the provisions of Paragraph 1 and whether or not it is frivolous, abusive or clearly beyond the scope of this Treaty. Neither the requesting nor receiving State Party shall participate in such decisions.

3. In case the Executive Committee decides that the request does not comply with the provisions of Paragraph 1, or that it is frivolous, abusive or
clearly beyond the scope of this Treaty, it shall take no further action on the request and inform the requesting State and the receiving State accordingly.

4. In the event that the Executive Committee decides that the request complies with the provisions of Paragraph 1, and that it is not frivolous, abusive or clearly beyond the scope of this Treaty, it shall immediately forward the request for a fact-finding mission to the receiving State, indicating, inter alia, the proposed date for sending the mission. The proposed date shall not be later than 3 weeks from the time the receiving State receives the request for a fact-finding mission. The Executive Committee shall also immediately set up a fact-finding mission consisting of 3 inspectors from the IAEA who are neither nationals of the requesting nor receiving State.

5. The receiving State shall comply with the request for a fact-finding mission referred to in Paragraph 4. It shall cooperate with the Executive Committee in order to facilitate the effective functioning of the fact-finding mission, inter alia, by promptly providing unimpeded access of the fact-finding mission to the location in question. The receiving State shall accord to the members of the fact-finding mission such privileges and immunities as are necessary for them to exercise their functions effectively, including inviolability of all papers and documents and immunity from arrest, detention and legal process for acts done and words spoken for the purpose of the mission.

6. The receiving State shall have the right to take measures to protect sensitive installations and to prevent disclosures of confidential information and data not related to this Treaty.
7. The fact-finding mission, in the discharge of its functions, shall:

(a) respect the laws and regulations of the receiving State;

(b) refrain from activities inconsistent with the objectives and purposes of this Treaty;

(c) submit preliminary or interim reports to the Executive Committee; and

(d) complete its task without undue delay and shall submit its final report to the Executive Committee within a reasonable time upon completion of its work.

8. The Executive Committee shall:

(a) consider the reports submitted by the fact-finding mission and reach a decision on whether or not there is a breach of this Treaty;

(b) immediately communicate its decision to the requesting State and the receiving State; and

(c) present a full report on its decision to the Commission.

9. In the event that the receiving State refuses to comply with the request for a fact-finding mission in accordance with Paragraph 4, the requesting State through the Executive Committee shall have the right to request for a meeting of the Commission. The Executive Committee shall immediately request the Commission to convene a meeting in accordance with Paragraph 3(e) of Article 9.
TRAÎTÉ SUR LA ZONE EXEMPTÉE D’ARMES NUCLÉAIRES DE L’ASIE DU SUD-EST

PRÉAMBULE

Les États Parties au présent Traité,

Désireux de contribuer à la réalisation des buts et des principes de la Charte des Nations Unies;

Déterminés à prendre des mesures concrètes qui permettront d’avancer sur la voie de l’élimination générale et totale des armes nucléaires et de faire progresser la paix et la sécurité internationales;

Réaffirmant que les États de l’Asie du Sud-Est souhaitent maintenir la paix et la stabilité dans la région dans un esprit de coexistence pacifique, de compréhension mutuelle et de coopération ainsi que l’ont énoncé divers communiqués, déclarations et autres instruments juridiques;

Rappelant la Déclaration sur la zone de paix, de liberté et de neutralité en Asie du Sud-Est (ZOPFAN) signée à Kuala Lumpur le 27 novembre 1971 et le Programme d’action de la ZOPFAN adopté à la 26e réunion ministérielle de l’ANASE tenue à Singapour en juillet 1993;

Convaincus que la création d’une zone exemptée d’armes nucléaires dans l’Asie du Sud-Est, qui constitue un des éléments essentiels du programme d’action de la ZOPFAN, contribuera à améliorer la sécurité des États à l’intérieur de la zone et à renforcer la paix et la sécurité dans le monde;

Réaffirmant le rôle primordial du Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires (TNP) dans la prévention de la prolifération des armes nucléaires et le renforcement de la paix et de la sécurité internationales;

Rappelant que l’article VII du TNP reconnaît le droit de tout groupe d’États de conclure des traités régionaux de façon à assurer l’absence totale d’armes nucléaires sur leurs territoires respectifs;

1 Entré en vigueur le 27 mars 1997, conformément à l’article 16 :

<table>
<thead>
<tr>
<th>Participant</th>
<th>Date du dépôt de l'instrument de ratification</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Brunei Darussalam</td>
<td>22 novembre 1996</td>
</tr>
<tr>
<td>Cambodge</td>
<td>27 mars 1997</td>
</tr>
<tr>
<td>Malaisie</td>
<td>11 octobre 1996</td>
</tr>
<tr>
<td>Myanmar</td>
<td>17 juillet 1996</td>
</tr>
<tr>
<td>République démocratique populaire lao</td>
<td>16 juillet 1996</td>
</tr>
<tr>
<td>Singapour</td>
<td>16 juillet 1996</td>
</tr>
<tr>
<td>Thaïlande</td>
<td>20 mars 1997</td>
</tr>
<tr>
<td>Việt Nam</td>
<td>26 novembre 1996</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Rappelant le document final de la dixième session extraordinaire de l’Assemblée générale des Nations Unies, qui encourage la création de zones exemptes d’armes nucléaires;

Rappelant qu’il est précisé dans les principes et objectifs de la non-prolifération et du désarmement nucléaires adoptés à la Conférence de 1995 des Parties au Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires chargée d’examiner le Traité et la question de sa prorogation que les zones exemptes d’armes nucléaires et les Protocoles qui s’y rattachent n’atteindront leur efficacité maximale que si l’ensemble des États dotés d’armes nucléaires apportent leur coopération en ce sens et s’ils se conforment auxdits Protocoles et les appuient;

Déterminés à protéger la région de la pollution et des risques engendrés par les déchets nucléaires et autres matières radioactives;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Emploi des termes

Aux fins du présent Traité et de son Protocole :

a) On entend par « zone exempte d’armes nucléaires de l’Asie du Sud-Est » (ci-après dénommée « la Zone ») la région couvrant les territoires de tous les États de l’Asie du Sud-Est, à savoir le Brunei Darussalam, le Cambodge, l’Indonésie, le Laos, la Malaisie, le Myanmar, les Philippines, Singapour, la Thaïlande et le Viêt Nam, leur plateau continental respectif et leurs zones économiques exclusives (ZEE);

b) On entend par « territoire » les étendues terrestres, les eaux intérieures, la mer territoriale, les eaux archipéliques, les fonds marins et leur sous-sol, et l’espace aérien surannet;

c) On entend par « arme nucléaire » tout dispositif explosif capable de libérer de l’énergie nucléaire par désintégration nucléaire spontanée, mais l’expression ne couvre pas les moyens de transport ou les vecteurs de ces dispositifs s’ils peuvent en être séparés et n’en constituent pas une partie indivisible;

d) On entend par « stationnement » le déploiement, la mise en place, l’implantation, l’installation, le stockage ou l’entreposage;

e) On entend par « matières radioactives » des matières dont la teneur en radionucléïdes dépasse les seuils d’autorisation ou d’exemption recommandés par l’Agence internationale de l’énergie atomique (AIEA);

f) On entend par « déchets radioactifs » des matériaux qui contiennent des radionucléïdes ou sont contaminés par ces éléments à des niveaux supérieurs aux seuils de quantités ou d’activité autorisés recommandés par l’AIEA, et pour lesquels aucune utilisation n’est envisagée;

g) On entend par « immersion »

i) Tout déversement délibéré dans la mer, les fonds marins et leur sous-sol, de déchets radioactifs ou autres matières contenant des substances radioactives, à partir de navires et aéronefs, plate-formes et autres ouvrages placés en mer, et
ii) Tout déversement délibéré dans la mer, les fonds marins et leur sous-sol, à partir de navires et aéronefs, plate-formes et autres ouvrages placés en mer contenant des substances radioactives;

mais le terme ne vise pas le déversement de déchets ou autres matières produites directement ou indirectement lors de l’exploitation normale de navires, aéronefs, plate-formes et autres ouvrages placés en mer, ainsi que leur équipement, à l’exception des déchets et autres matières transportés par ou transbordés sur des navires, aéronefs, plate-formes ou autres ouvrages placés en mer qui sont utilisés pour l’élimination de ces matières, ou provenant du traitement de tels déchets ou autres matières à bord de ces navires, aéronefs, plate-formes ou ouvrages.

**Article 2**

**APPLICATION DU TRAITÉ**

1. Le présent Traité et son Protocole¹ s’appliquent aux territoires, plateaux continentaux et ZEE des États Parties situés à l’intérieur de la zone dans laquelle ils sont en vigueur.


**Article 3**

**ENGAGEMENTS DE BASE**

1. Chaque État Partie s’engage, en quelque lieu que ce soit à l’intérieur ou à l’extérieur de la Zone :

   a) À ne pas mettre au point, fabriquer ou acquérir d’une autre manière, pos- séder ou exercer un contrôle sur des armes nucléaires;

   b) À empêcher le stationnement sur son territoire d’armes nucléaires et à ne pas transporter de telles armes par quelque moyen que ce soit;

   c) À ne pas procéder à des essais d’armes nucléaires et à ne pas utiliser de telles armes.

2. Chaque État Partie s’engage, à l’intérieur de son territoire ou territoire appartenant à un autre État :

   a) À ne pas mettre au point, fabriquer ou acquérir d’une autre manière, pos- séder ou exercer un contrôle sur des armes nucléaires;

   b) À empêcher le stationnement d’armes nucléaires;

   c) À ne pas procéder à des essais d’armes nucléaires et à ne pas utiliser de telles armes.

¹ Le Protocole n’est pas enregistré à la date de publication du Traité.
² Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 1834, p. 3.
3. Chaque Etat Partie s'engage également :
   
a) A ne pas immerger dans la mer ou rejeter dans l'atmosphère en un point quelconque de la Zone des matières ou déchets radioactifs quels qu’ils soient;

b) A ne pas déverser de matières ou déchets radioactifs sur un territoire appartenant à un autre Etat ou relevant de sa juridiction, sauf exception prévue au paragraphe 2, e de l’article 4;

c) A n’autoriser aucun autre Etat à déverser sur son territoire, immerger dans ses mers ou rejeter dans son atmosphère, des matières ou déchets radioactifs quels qu’ils soient.

4. Chaque Etat Partie s’engage :
   
a) A ne pas solliciter ou recevoir quelque assistance que ce soit dans le but d’exécuter un acte contraire aux dispositions des paragraphes 1, 2, et 3 du présent article;

b) A s’abstenir de toute initiative susceptible d’aider ou encourager l’exécution d’un acte contraire aux dispositions des paragraphes 1, 2 et 3 du présent article.

Article 4

Utilisation de l’énergie nucléaire à des fins pacifiques

1. Aucune disposition du présent Traité ne porte atteinte au droit des Etats Parties d’utiliser l’énergie nucléaire à des fins pacifiques, notamment celles qui visent leur développement et leur progrès social.

2. Chaque Etat Partie s’engage par conséquent :
   
a) A utiliser exclusivement à des fins pacifiques les matières et installations nucléaires qui se trouvent sur son territoire et dans les régions placées sous sa juridiction et son contrôle;

b) A soumettre préalablement son programme d’utilisation pacifique de l’énergie nucléaire à une évaluation de sûreté nucléaire rigoureuse et conforme aux principes et aux normes destinées à protéger la santé et à réduire au minimum les dangers auxquels sont exposés les personnes et les biens, qui sont recommandées au paragraphe 6 de l’article III du Statut de l’AIEA;

c) A mettre sur demande cette évaluation à la disposition de tout autre Etat Partie, à l’exclusion des renseignements à caractère personnel, des informations protégées par des droits de propriété intellectuelle ou des renseignements industriels ou commerciaux confidentiels, et des informations relevant de la sécurité de l’Etat;

d) A appuyer l’application soutenue du système international de non-prolifération fondé sur le Traité sur la non-prolifération des armes nucléaires (TNP) et sur le système de garanties de l’AIEA;

e) A respecter les normes et procédures établies par l’AIEA quand il procède à l’élimination de déchets nucléaires et autres matières radioactives sur son territoire ou sur le territoire d’un autre Etat ayant consenti à accueillir ses déchets ou matières radioactives.


Vol. 1981, 1-33873
3. Chaque Etat Partie s'engage en outre à ne pas fournir de matières brutes ou de produits fissiles spéciaux ou de l'équipement ou du matériel spécialement conçu ou préparé pour traiter, utiliser ou fabriquer des produits fissiles spéciaux :
   
a) À tout Etat non doté d'armes nucléaires, si ce n'est conformément aux garanties requises en vertu du paragraphe 1 de l'article III du TNP, ou
   
b) À tout Etat doté d'armes nucléaires, si ce n'est conformément à des accords de garanties applicables conclus avec l'AIEA.

Article 5

GARANTIES DE L'AIEA

Chaque Etat Partie qui ne l'a pas encore fait conclura dix-huit mois au plus tard à compter de la date d'entrée en vigueur du Traité dans l’Etat Partie un accord avec l'AIEA selon lequel l'ensemble du système de garanties de l'Agence s'appliquera à ses activités nucléaires pacifiques.

Article 6

NOTIFICATION RAPIDE D'UN ACCIDENT NUCLÉAIRE

Tout Etat Partie qui n'a pas encore adhéré à la Convention sur la notification rapide d'un accident nucléaire\(^1\) s'efforcera de le faire.

Article 7

NAVIRES ET AÉRONEFS

Tout Etat Partie qui en est notifié peut décider lui-même s'il veut autoriser la visite de navires et d'aéronefs étrangers dans ses ports ou sur ses aéroports, ainsi que le passage d'aéronefs étrangers dans son espace aérien et de navires étrangers dans ses eaux territoriales ou archipélagiques et le survol de ces eaux par des aéronefs, dans un cadre non régi par le droit de passage inoffensif, le droit de passage archipélagique, ou les obligations des navires et aéronefs pendant le passage en transit.

Article 8

CRÉATION DE LA COMMISSION DE LA ZONE EXEMPTÉE D'ARMES NUCLÉAIRES DE L'ASIE DU SUD-EST

1. Il est créé par les présentes la Commission de la zone exemptée d'armes nucléaires de l'Asie du Sud-Est, ci-après dénommée « la Commission ».

2. Tous les États Parties sont ipso facto membres de la Commission. Chaque État Partie est représenté par son ministre des affaires étrangères ou le représentant de ce dernier, qui peut être accompagné de suppléants et de conseillers.

3. La Commission a pour fonction de superviser l'exécution du présent Traité et de veiller au respect de ses dispositions.

4. La Commission se réunit au gré des besoins, conformément aux dispositions du présent Traité, y compris à la demande de tout Etat Partie. Ces réunions se tiennent autant que possible à l'occasion des réunions ministérielles de l'ANASE.

5. Au début de chaque réunion, la Commission élit son président et les autres membres du bureau selon qu'elle jugera nécessaires. Le président et les membres du bureau exercent leurs fonctions jusqu'à l'élection de leurs successeurs à la réunion suivante.

6. Sauf dispositions contraires prévues dans le présent Traité, le quorum est constitué des deux tiers des membres de la Commission.

7. Chaque membre de la Commission a une voix.

8. Sauf disposition contraire prévue dans le présent Traité, les décisions de la Commission sont prises par consensus ou, à défaut, à la majorité des deux tiers des membres présents et votants.

9. La Commission élabore d'un commun accord et adopte par consensus son règlement intérieur et les règles de gestion financière relatives à son financement et à celui de ses organes subsidiaires.

**Article 9**

**Comité exécutif**

1. Il est créé par les présentes un Comité exécutif en tant qu'organe subsidiaire de la Commission.

2. Le Comité exécutif est composé de tous les Etats Parties au présent Traité. Chaque Etat Partie est représenté par un haut fonctionnaire, qui peut être accompagné de suppléants et de conseillers.

3. Le Comité exécutif a pour fonctions :
   
a) De garantir le bon fonctionnement des mesures de vérification dans le respect des dispositions de l'article 10 relatif au système de contrôle;
   
b) D'examiner les demandes de clarification et d'envoi d'une mission d'enquête et de décider des suites à leur donner;
   
c) De mettre sur pied des missions d'enquête conformément aux modalités décrites dans l'annexe au présent Traité;
   
d) De se pencher et de se prononcer sur les conclusions des missions d'enquête, et de rendre compte de sa décision à la Commission;
   
e) De demander à la Commission de convoquer une réunion selon que de besoin;
   
f) De conclure avec l'AIEA et d'autres organisations internationales, au nom de la Commission et après y avoir été dûment autorisé par elle, tous accords mentionnés à l'article 18 du présent Traité; et
   
g) De s'acquitter de toute autre tâche que pourrait de temps à autre lui confier la Commission.

4. Le Comité exécutif se réunit aussi souvent que nécessaire pour s'acquitter efficacement de ses fonctions. Ces réunions se tiennent autant que possible à l'occasion des réunions de haut niveau de l'ANASE.

6. Le quorum est constitué par les deux tiers des membres du Comité exécutif.

7. Chaque membre du Comité exécutif a une voix.

8. Les décisions du Comité exécutif sont prises par consensus ou, à défaut de consensus, à la majorité des deux tiers des membres présents et votants.

Article 10
Système de contrôle

1. Il est créé par les présentes un système de contrôle aux fins de vérifier le respect par les États Parties des obligations qu’ils ont contractées en vertu du présent Traité.

2. Le système de contrôle comprend les éléments suivants :
   a) L’application des garanties de l’AIEA, comme prévu à l’article 5 ;
   b) Les comptes rendus et des échanges d’informations prévus à l’article 11 ;
   c) Les demandes de clarification prévues à l’article 12 ;
   d) Les demandes de missions d’enquête et les modalités de ces missions, prévues à l’article 13 .

Article 11
Comptes rendus et échanges d’informations

1. Chaque État Partie remet au Comité exécutif des rapports sur tous événements d’importance ayant des incidences pour l’application du présent Traité survenus sur son territoire ou dans une région relevant de sa juridiction.

2. Les États Parties peuvent échanger des informations sur des questions découlant du présent Traité ou en rapport avec cet instrument.

Article 12
Demande d’éclaircissement

1. Chaque État Partie a le droit de demander à un autre État Partie un éclaircissement sur toute situation pouvant être considérée comme ambiguë ou susciter des doutes quant au respect du présent Traité par ce dernier, et doit informer le Comité exécutif de cette requête. L’Etat Partie à qui la demande d’éclaircissement a été adressée répond dûment en communiquant sans retard toutes les informations nécessaires et informe le Comité exécutif de la réponse qu’il a adressée à l’État Partie demandeur.

2. Chaque État Partie a le droit de demander au Comité exécutif d’obtenir un éclaircissement auprès d’un autre État Partie sur toute situation pouvant être considérée comme ambiguë ou susciter des doutes quant au respect du présent Traité.
par ce dernier. S'il reçoit une telle demande, le Comité exécutif consulte l'Etat Partie qui en fait l'objet afin d'obtenir de lui les éclaircissements requis.

Article 13

DEMANDE DE MISSION D'ENQUÊTE

Un Etat Partie a le droit de demander au Comité exécutif de dépêcher une mission d'enquête dans un autre Etat Partie aux fins de clarifier et de corriger une situation pouvant être considérée comme ambiguë ou susciter des doutes quant au respect des dispositions du présent Traité, en se conformant à la procédure décrite dans l'annexe audit Traité.

Article 14

MESURES CORRECTIVES

1. Si le Comité exécutif décide, conformément aux dispositions énoncées dans l'annexe qu'un Etat Partie a manqué aux obligations que lui impose le présent Traité, cet Etat Partie prend dans des délais raisonnables toutes les mesures nécessaires pour garantir le respect intégral du présent Traité et informe rapidement le Comité exécutif des mesures qu'il a prises ou envisage de prendre.

2. Si un Etat Partie néglige ou refuse de respecter les dispositions du paragraphe 1 du présent article, le Comité exécutif demande à la Commission de convoquer une réunion en vertu des dispositions du paragraphe 3, e de l'article 9.

3. À la réunion convoquée en vertu du paragraphe 2 du présent article, la Commission examine les faits les plus récents et décide de toute mesure qu'elle estimera nécessaire pour corriger la situation, y compris soumettre l'affaire à l'AIEA et, si la situation risque de mettre en danger la paix et la sécurité internationales, au Conseil de sécurité et à l'Assemblée générale des Nations Unies.

4. Si un Etat Partie au Protocole annexé au présent Traité manque à l'une quelconque de ses obligations, le Comité exécutif convoque une réunion extraordinaire afin de décider des mesures à prendre.

Article 15

SIGNATURE, RATIFICATION, ADHÉSION, DÉPÔT ET ENREGISTREMENT

1. Le présent Traité est ouvert à la signature de tous les Etats de l'Asie du Sud-Est, à savoir le Brunei Darussalam, le Cambodge, l'Indonésie, le Laos, la Malaisie, le Myanmar, les Philippines, Singapour, la Thaïlande et le Viet Nam.

2. Le présent Traité est soumis à ratification, conformément aux règles constitutionnelles des Etats signataires. Les instruments de ratification seront déposés auprès du Royaume de Thaïlande, qui est désigné par les présentes Etat dépositaire.

3. Le présent Traité est ouvert à l'adhésion. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès de l'Etat dépositaire.

4. L'Etat dépositaire informera les autres Etats Parties au présent Traité du dépôt des instruments de ratification et d'adhésion.

Article 16

ENTRÉE EN VIGUEUR

1. Le présent Traité entrera en vigueur à la date du dépôt du septième instrument de ratification et/ou d'adhésion.

2. Pour les États qui ratifient le présent Traité ou y adhèrent après la date du dépôt du septième instrument de ratification ou d'adhésion, le présent Traité entrera en vigueur à la date de dépôt de leur propre instrument de ratification ou d'adhésion.

Article 17

RÉSERVES

Le présent Traité ne peut faire l'objet d'aucune réserve.

Article 18

RELATIONS AVEC D'AUTRES ORGANISATIONS INTERNATIONALES

La Commission peut conclure avec l'AIEA ou d'autres organisations internationales tous accords qu'elle considère utiles au bon fonctionnement du système de contrôle établi par le présent Traité.

Article 19

AMENDEMENTS

1. Tout État Partie peut proposer des amendements au présent Traité et à son Protocole; il soumet ses propositions à cet effet au Comité exécutif, qui les transmet à tous les autres États Parties. Le Comité exécutif demande immédiatement à la Commission de convoquer une réunion afin d'examiner les amendements proposés. Le quorum requis pour une telle réunion est constitué par l'ensemble des membres de la Commission. La Commission doit décider par consensus si elle adopte ou rejette l'amendement.

2. Les amendements adoptés entrent en vigueur trente jours après réception par l'État dépositaire du septième instrument d'acceptation des États Parties.

Article 20

EXAMEN

Dix ans après l'entrée en vigueur du présent Traité, la Commission se réunira afin d'examiner le fonctionnement du présent Traité. La Commission peut également se réunir à cette fin à tout moment par la suite avec l'accord de tous ses membres.
Article 21

RÈGLEMENT DES LITIGES

Tout litige découlant de l'interprétation des dispositions du présent Traité est résolu par des voies pacifiques convenues d'un commun accord par les Etats Parties au litige. Si dans le mois qui suit le début du litige les Parties ne parviennent pas à régler pacifiquement leur différend par la négociation, la médiation, l'enquête ou la conciliation, l'une des Parties concernées, avec le consentement préalable des autres Parties concernées, soumet le litige à arbitrage ou le porte devant la Cour internationale de Justice.

Article 22

DURÉE ET RETRAIT

1. Le présent Traité reste en vigueur pour une durée indéterminée.

2. Si un Etat Party viole une disposition du présent Traité qui est essentielle pour la réalisation des objectifs de ce Traité, chacun des autres Etats Parties a la faculté de se retirer dudit Traité.

3. Le retrait prévu au paragraphe 2 de l'article 22 s'effectue en adressant avec un préavis de 12 mois une notification aux membres de la Commission.

EN FOI DE QUOI les soussignés ont signé le présent Traité.

FAIT à Bangkok le 15 décembre 1995, en un seul exemplaire original en langue anglaise.

Pour le Brunei Darussalam :
Le Sultan de Brunei Darussalam,
Haji Hassanal Bolkiah

Pour le Royaume du Cambodge :
Le Premier Coprésident,
Samdech Krom Preah Norodom Ranariddh
Le Second Coprésident,
Samdech Hun Sen

Pour la République d'Indonésie :
Le Président,
Suharto

Pour la République démocratique populaire lao :
Le Premier Ministre,
Khamtay Siphandone
Pour la Malaisie :
Le Premier Ministre,
MAHATHIR BIN MOHAMAD

Pour l'Union
du Myanmar :
Le Président du Conseil d'Etat pour le rétablissement
de l'ordre et Premier Ministre,
Le Général en chef,
THAN SHWE

Pour la République
des Philippines :
Le Président,
FIDEL V. RAMOS

Pour la République
de Singapour :
Le Premier Ministre,
GOH CHOK TONG

Pour le Royaume
de Thaïlande :
Le Premier Ministre,
BANHARN SILPA-ARCHA

Pour la République
socialiste du Viêt Nam :
Le Premier Ministre,
VO VAN KIET
ANNEXE

PROCÉDURE DE DEMANDE D’ENVOI D’UNE MISSION D’ENQUÊTE

1. L’État Partie, ci-après dénommé « État requérant », qui demande l’envoi d’une mission d’enquête en vertu de l’article 13, soumet sa requête au Comité exécutif en indiquant les éléments suivants :
   a) Nature et motifs des doutes et préoccupations;
   b) Lieu où se serait produit l’événement qui suscite les doutes;
   c) Dispositions du Traité dont le respect suscite des doutes; et
   d) Toute autre information pertinente.

2. À la réception d’une demande d’envoi d’une mission d’enquête, le Comité exécutif :
   a) Informe immédiatement l’État Partie, ci-après dénommé, « État destinataire » où est demandé l’envoi d’une mission d’enquête;
   b) Décide, trois semaines au plus tard après avoir reçu la demande, si elle est conforme au paragraphe 1 et si elle est ou non futile, abusive ou sort manifestement du champ d’application du présent Traité. Ni l’État requérant ni l’État destinataire ne prennent part à cette décision.

3. S’il décide que la demande ne satisfait pas aux dispositions du paragraphe 1, ou qu’elle est futile, abusive ou sort manifestement du champ d’application du présent Traité, le Comité exécutif ne donne pas suite et en informe l’État requérant et l’État destinataire.

4. S’il décide que la demande satisfait aux dispositions du paragraphe 1, et qu’elle n’est ni futile, ni abusive et qu’elle ne sort manifestement pas du champ d’application du présent Traité, le Comité exécutif transmet immédiatement à l’État destinataire la demande d’envoi d’une mission d’enquête dans laquelle il propose notamment une date pour l’envoi de cette mission. La date proposée doit être comprise dans les trois semaines qui suivent la date de réception de la demande par l’État destinataire. De plus, le Comité exécutif met immédiatement sur pied une mission d’enquête composée de trois inspecteurs de l’AIEA qui ne sont nationaux ni de l’État requérant ni de l’État destinataire.

5. L’État destinataire accède à la demande d’envoi d’une mission d’enquête visée au paragraphe 4. Il coopère avec le Comité exécutif afin de faciliter le bon déroulement de la mission d’enquête, entre autres en accordant rapidement aux inspecteurs le plein et libre accès aux lieux concernés. L’État destinataire accorde aux membres de la mission d’enquête les privilèges et immunités nécessaires à l’exercice de leurs fonctions, y compris l’inviolabilité de tous papiers et documents et l’immunité d’arrestation, de détention et de poursuites judiciaires pour tout ce qu’ils pourraient faire ou dire dans l’accomplissement de leur mission.

6. L’État destinataire a le droit de prendre des mesures pour protéger ses installations sensibles et empêcher la divulgation d’informations confidentielles et de données sans rapport avec le présent Traité.

7. Les membres de la mission d’enquête s’acquitteront de leur mission :
   a) En respectant dûment les lois et règlements de l’État destinataire;
   b) En s’abstenant de se livrer à des activités contraires aux objectifs et buts du présent Traité;
   c) En soumettant des rapports préliminaires et des rapports d’activités au Comité exécutif; et
   d) En s’acquittant de leur mission dans les meilleurs délais et en soumettant dans un délai raisonnable leur rapport final au Comité exécutif après la fin de la mission.

8. Le Comité exécutif :
a) Examine les rapports présentés par la mission d'enquête et détermine si le Traité a ou non été violé;

b) Communiqué immédiatement sa décision à l'État requérant et à l'État destinataire;
et
c) Présente à la Commission un rapport complet sur sa décision.

9. Dans le cas où l'État destinataire refuse d'accepter la demande d'envoi d'une mission d'enquête suivant les dispositions de l'article 4, l'État requérant a le droit de demander par l'intermédiaire du Comité exécutif une réunion de la Commission. Le Comité exécutif demande immédiatement à la Commission de convoquer une réunion en vertu du paragraphe 3, e de l'article 9.
No. 33874

UNITED NATIONS
(UNITED NATIONS CHILDREN'S FUND)
and
LEBANON

Basic Cooperation Agreement. Signed at Beirut on 19 May 1995

Authentic texts: English and Arabic.
Registered ex officio on 28 June 1997.

ORGANISATION DES NATIONS UNIES
(FONDS DES NATIONS UNIES
POUR L'ENFANCE)
et
LIBAN

Accord de base relatif à la coopération. Signé à Beyrouth le 19 mai 1995

Textes authentiques : anglais et arabe.
Enregistré d'office le 28 juin 1997.
BASIC COOPERATION AGREEMENT\(^1\) BETWEEN THE UNITED NATIONS (UNITED NATIONS CHILDREN'S FUND) AND LEBANON

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended. For a similar agreement, see I-33837 (United Nations, Treaty Series, vol. 1979, No. I-33837).

Came into force on 28 June 1997, in accordance with article XXIII.

\(^1\) Came into force on 28 June 1997, in accordance with article XXIII.

Vol. 1981, I-33874

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD DE BASE\(^1\) RELATIF À LA COOPÉRATION ENTRE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES (FONDS DES NATIONS UNIES POUR L'ENFANCE) ET LE LIBAN


\(^1\) Entré en vigueur le 28 juin 1997, conformément à l'article XXIII.
INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
SAINT VINCENT AND THE GRENADINES

Loan Agreement—Solid Waste Management Project (with schedule and General Conditions Applicable to Loan and Guarantee Agreements dated 1 January 1985). Signed at Kingston, Jamaica, on 11 May 1995

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 30 June 1997.

BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
SAINT-VINCENT-ET-LES GRENADINES

Accord de prêt — Projet de gestion des déchets solides (avec annexe et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie en date du 1er janvier 1985). Signé à Kingston (Jamaïque) le 11 mai 1995

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 30 juin 1997.
LOAN AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

1 Came into force on 11 February 1997, upon notification by the Bank to the Government of Saint Vincent and the Grenadines.

Vol. 1981, I-33875
No. 33876

INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
SAINT VINCENT AND THE GRENADINES

Development Credit Agreement—Solid Waste Management Project (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Kingston, Jamaica, on 11 May 1995

Authentic text: English.
Registered by the International Development Association on 30 June 1997.

ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
SAINT-VINCENT-ET-LES GRENADINES

Accord de crédit de développement — Projet de gestion des déchets solides (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Kingstou (Jamaïque) le 11 mai 1995

Texte authentique : anglais.
Enregistré par l’Association internationale de développement le 30 juin 1997.

Vol. 1981, I-33876
DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Came into force on 11 February 1997, upon notification by the Association to the Government of Saint Vincent and the Grenadines.

Vol. 1981, 1-33876

[Traduction — Translation]

ACCORD DE CRÉDIT DE DéVELOPPEMENT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.


Vol. 1981, 1-33876
No. 33877

INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
KENYA

Development Credit Agreement—Nairobi-Mombasa Road Rehabilitation Project (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 13 February 1996

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 30 June 1997.

ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
KENYA


Texte authentique : anglais.

Enregistré par l’Association internationale de développement le 30 juin 1997.
DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

1 Came into force on 11 April 1997, upon notification by the Association to the Government of Kenya.

Vol. 1981, I-33877

ACCORD DE CRÉDIT DE DÉVELOPPEMENT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

No. 33878

INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
CAMEROON

Development Credit Agreement—Transport Sector Project
(with schedules and General Conditions Applicable to
Development Credit Agreements dated 1 January 1985).
Signed at Washington on 10 June 1996

Authentic text: English.
Registered by the International Development Association on 30 June 1997.

ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
CAMEROUN


Texte authentique : anglais.
Enregistré par l'Association internationale de développement le 30 juin 1997.
DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

¹ Came into force on 24 April 1997, upon notification by the Association to the Government of Cameroon.

Vol. 1981, 1-33878

NON PUBLIÉ ICI CONFORMÉMENT AU PARAGRAPHE 2 DE L’ARTICLE 12 DU RÈGLEMENT DE L’ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DESTINÉ À METTRE EN APPLICATION L’ARTICLE 102 DE LA CHARTRE DES NATIONS UNIES, TEL QU’AMENDÉ.

ACCORD¹ DE CRÉDIT DE DÉVELOPPEMENT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l’article 12 du règlement de l’assemblée générale destiné à mettre en application l’article 102 de la charte des nations unies, tel qu’amendé.

¹ Entré en vigueur le 24 avril 1997, dès notification par l’association au gouvernement camerounais.
INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
CHINA

Development Credit Agreement—Seed Sector Commercialization Project (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 1 August 1996

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 30 June 1997.

ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DÉVELOPPEMENT
et
CHINE

Accord de crédit de développement — Projet de commercialisation dans le secteur des semences (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 1er août 1996

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 30 juin 1997.
DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

1 Came into force on 23 December 1996, upon notification by the Association to the Government of China.

Vol. 1981, I-33879
INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
CHINA

Loan Agreement—Seed Sector Commercialization Project
(with schedule and General Conditions Applicable to
Loan and Guarantee Agreements for Single Currency
Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on
1 August 1996

Authenticated text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development
on 30 June 1997.

BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
CHINE

Accord de prêt — Projet de commercialisation dans le secteur
des semences (avec annexe et Conditions générales appli-
cables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts
de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé
à Washington le 1er août 1996

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le déve-
loppement le 30 juin 1997.
LOAN AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

1 Came into force on 23 December 1996, upon notification by the Bank to the Government of China.

Vol. 1981, I-33880
INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
CHINA


Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 30 June 1997.

BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
CHINE

Accord de prêt — Deuxième projet relatif au réseau routier de Xinjiang (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 23 janvier 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 30 juin 1997.
LOAN AGREEMENT\(^1\)

*Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.*

---

ACCORD\(^1\) DE PRÊT

*Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.*

---

\(^1\) Came into force on 9 April 1997, upon notification by the Bank to the Government of China.

Vol. 1981, I-33881

\(^1\) Entré en vigueur le 9 avril 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement chinois.
No. 33882

INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
JORDAN


Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 30 June 1997.

BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DéVELOPPEMENT
et
JORDANIE


Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 30 juin 1997.
LOAN AGREEMENT\[1\]

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

\[1\]

Came into force on 9 April 1997, upon notification by the Bank to the Government of Jordan.

Vol. 1981, I-33882

ACCORD\[1\] DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

\[1\]

Entré en vigueur le 24 avril 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement jordanien.
No. 33883

INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
BRAZIL


Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 30 June 1997.

BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
BRÉSIL

Accord de prêt — Projet de restructuration et de privatisation des chemins de fer fédéraux (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 17 septembre 1996

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 30 juin 1997.
LOAN AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

Vol. 1981, i-33883

1 Came into force on 25 April 1997, upon notification by the Bank to the Government of Brazil.

1 Entré en vigueur le 25 avril 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement brésilien.
No. 33884

INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
ECUADOR


Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 30 June 1997.

BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
ÉQUATEUR

Accord de prêt — Projet de réforme judiciaire (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 19 septembre 1996

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 30 juin 1997.
LOAN AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

¹ Came into force on 20 March 1997, upon notification by the Bank to the Government of Ecuador.

ACCORD¹ DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Entré en vigueur le 20 mars 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement équatorien.
INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT and EL SALVADOR


*Authentic text: English.*

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 30 June 1997.

---

BANQUE INTERNATIONALE POUR LA RECONSTRUCTION ET LE DÉVELOPPEMENT et EL SALVADOR


*Texte authentique : anglais.*

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 30 juin 1997.
LOAN AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

1 Came into force on 16 May 1997, upon notification by the Bank to the Government of El Salvador.

Vol. 1981, I-33885
No. 33886

INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
EL SALVADOR


Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 30 June 1997.

BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
EL SALVADOR


Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 30 juin 1997.
LOAN AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

\[1\] Came into force on 21 March 1997, upon notification by the Bank to the Government of El Salvador.

Vol. 1981, 1-33886
INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
AZERBAIJAN

Development Credit Agreement—Gas System Rehabilitation Project (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 2 October 1996

Authenticated text: English.
Registered by the International Development Association on 30 June 1997.

ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉveloppement
et
AZERBAÏDJAN

Accord de crédit de développement — Projet de réhabilitation du système de gaz (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 2 octobre 1996

Texte authentique : anglais.
Enregistré par l’Association internationale de développement le 30 juin 1997.
DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD DE CRÉDIT DE DÉVELOPPEMENT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.
INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
AZERBAIJAN

Development Credit Agreement—Farm Privatization Project
(with schedules and General Conditions Applicable to
Development Credit Agreements dated 1 January 1985).
Signed at Washington on 24 February 1997

Authentic text: English.
Registered by the International Development Association on 30 June 1997.

ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
AZERBAÏDJAN

Accord de crédit de développement — Projet de privatisation
des exploitations agricoles (avec annexes et Conditions
générales applicables aux accords de crédit de développe-
ment en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington
le 24 février 1997

Texte authentique : anglais.
Enregistré par l'Association internationale de développement le 30 juin
1997.
DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

1 Came into force on 20 May 1997, upon notification by the Association to the Government of Azerbaijan.

ACCORD DE CRÉDIT DE DÉVELOPPEMENT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

1 Entré en vigueur le 20 mai 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement azerbaïdjanais.
No. 33889

INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
JAMAICA


Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 30 June 1997.

BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
JAMAÏQUE


Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 30 juin 1997.
LOAN AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

1 Came into force on 7 April 1997, upon notification by the Bank to the Government of Jamaica.

1 Entré en vigueur le 7 avril 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement jamaïquain.
No. 33890

INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
CROATIA


Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 30 June 1997.

BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
CROATIE

Accord de prêt—Projet de transport d'urgence et de déminage (avec annexes et Condition générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Washington le 4 décembre 1996

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 30 juin 1997.
LOAN AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

1 Came into force on 4 March 1997, upon notification by the Bank to the Government of Croatia.

ACCORD DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

1 Entré en vigueur le 4 mars 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement croate.
No. 33891

INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
PHILIPPINES

Loan Agreement—Water Resources Development Project
(with schedules and General Conditions Applicable to
Loan and Guarantee Agreements for Single Cnurrency
Loans dated 30 May 1995). Signed at Washington on
20 December 1996

Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development
on 30 June 1997.

BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
PHILIPPINES

Accord de prêt — Projet de développement des ressources en
eau (avec annexes et Conditions générales applicables
aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de
circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à
Washington le 20 décembre 1996

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le déve-
loppement le 30 juin 1997.
LOAN AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD DE PRÊT


1 Came into force on 20 March 1997, upon notification by the Bank to the Government of the Philippines.

Vol. 1981, I-33891

1 Entré en vigueur le 20 mars 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement philippin.
Development Credit Agreement—Emergency Flood Rehabilitation Project (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 30 December 1996

Authentic text: English.
Registered by the International Development Association on 30 June 1997.
DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Came into force on 21 March 1997, upon notification by the Association to the Government of Yemen.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD DE CRÉDIT DE DÉVELOPPEMENT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

1 Came into force on 21 March 1997, upon notification by the Association to the Government of Yemen.

INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
VIET NAM

Development Credit Agreement—*Rural Transport Project*
(with schedules and General Conditions Applicable to
Development Credit Agreements dated 1 January 1985).
Signed at Washington on 6 January 1997

*Authentic text: English.*

*Registered by the International Development Association on 30 June 1997.*

ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
VIET NAM

Accord de crédit de développement — *Projet relatif aux
transports ruraux* (avec annexes et Conditions générales
applicables aux accords de crédit de développement en
date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 6 janvier
1997

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par l'Association internationale de développement le 30 juin 1997.*
DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD DE CRÉDIT DE DÉVELOPPEMENT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

1 Came into force on 11 April 1997, upon notification by the Association to the Government of Viet Nam.

Vol. 1981, I-33893

1 Entré en vigueur le 11 avril 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement vietnamien.
No. 33894

INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
ARMENIA

Interim Fund Development Credit Agreement—Enterprise Development Project (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 13 January 1997

Authentic text: English.
Registered by the International Development Association on 30 June 1997.

ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
ARMÉNIE


Texte authentique : anglais.
Enregistré par l'Association internationale de développement le 30 juin 1997.
INTERIM FUND DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

Came into force on 21 April 1997, upon notification by the Association to the Government of Armenia.

1 Came into force on 21 April 1997, upon notification by the Association to the Government of Armenia.

ACCORD DE CRÉDIT DE DÉVELOPPEMENT DU FONDS INTÉRIMAIRED

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

1 Entré en vigueur le 21 avril 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement arménien.
No. 33895

INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT and INDONESIA


Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 30 June 1997.

BANQUE INTERNATIONALE POUR LA RECONSTRUCTION ET LE DÉVELOPPEMENT et INDONÉSIE

Accord de prêt — Deuxième projet de développement urbain de Sulawesi (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 15 janvier 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 30 juin 1997.
LOAN AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

1 Came into force on 14 April 1997, upon notification by the Bank to the Government of Indonesia.

Vol. 1981, 1-33895

1 Entré en vigueur le 14 avril 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement indonésien.
No. 33896

INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
GHANA

Development Credit Agreement—Public Financial Management Technical Assistance Project (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 29 January 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 30 June 1997.

ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DÉVELOPPEMENT
et
GHANA

Accord de crédit de développement—Projet d’assistance technique à la gestion des finances publiques (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 29 janvier 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 30 juin 1997.
DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD DE CRÉDIT DE DÉVELOPPEMENT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

1 Came into force on 4 April 1997, upon notification by the Association to the Government of Ghana.

Vol. 1981, I-33896

1 Entré en vigueur le 4 avril 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement ghanéen.
No. 33897

INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION

and

BOSNIA AND HERZEGOVINA

Interim Fund Development Credit Agreement—Essential Hospital Services Project (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Sarajevo on 6 February 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 30 June 1997.

ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT

et

BOSNIE-HERZÉGOVINE

Accord de crédit de développement du fonds intérimaire — Projet de services essentiels dans les hôpitaux (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Sarajevo le 6 février 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l’Association internationale de développement le 30 juin 1997.

Vol. 1981, I-33897
INTERIM FUND DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD DE CRÉDIT DE DÉVELOPPEMENT DU FONDS INTÉRIMAIRE

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

1 Came into force on 26 March 1997, upon notification by the Association to the Government of Bosnia and Herzegovina.

Vol. 1981, I-33897

1 Entré en vigueur le 26 mars 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement de Bosnie-Herzégovine.
INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION

and

BOSNIA AND HERZEGOVINA

Interim Fund Development Credit Agreement—Emergency Industrial Restart Project (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Sarajevo on 6 February 1997

Authentic text: English.
Registered by the International Development Association on 30 June 1997.

ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DéVELOPPEMENT
et
BOSNIE-HERZÉGOVINE

Accord de crédit de développement du fonds intérimaire — Projet d'urgence de relance industrielle (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Sarajevo le 6 février 1997

Texte authentique : anglais.
Enregistré par l'Association internationale de développement le 30 juin 1997.
INTERIM FUND DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

1 Came into force on 3 April 1997, upon notification by the Association to the Government of Bosnia and Herzegovina.

Vol. 1981, I-33898

ACCORD DE CRÉDIT DE DÉVELOPPEMENT DU FONDS INTÉRIMAIRE

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

1 Entré en vigueur le 3 avril 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement de Bosnie-Herzégovine.
No. 33899

INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
ARGENTINA


Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 30 June 1997.

BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
ARGENTINE

Accord de prêt — Projet de décentralisation et d’amélioration de l’enseignement secondaire et de développement de l’enseignement polyvalent (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 7 août 1996

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 30 juin 1997.
LOAN AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD DE PRÊT


1 Came into force on 12 March 1997, upon notification by the Bank to the Government of Argentina.

Vol. 1981, I-33899

1 Entré en vigueur le 12 mars 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement argentin.
No. 33900

INTERNATIONAL BANK
FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT
and
ARGENTINA


Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 30 June 1997.

BANQUE INTERNATIONALE
POUR LA RECONSTRUCTION
ET LE DÉVELOPPEMENT
et
ARGENTINE

Accord de prêt—Projet d’assistance technique pour le renforcement des investissements publics (avec auxexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 21 février 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 30 juin 1997.
LOAN AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

1 Came into force on 9 April 1997, upon notification by the Bank to the Government of Argentina.

Vol. 1981, I-33900
No. 33901

INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
MADAGASCAR

Interim Fund Development Credit Agreement—Structural Adjustment Credit (with schedule and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 14 March 1997

Authentic text: English.
Registered by the International Development Association on 30 June 1997.

ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
MADAGASCAR


Texte authentique : anglais.
Enregistré par l'Association internationale de développement le 30 juin 1997.
INTERIM FUND DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

1

Came into force on 1 April 1997, upon notification by the Association to the Government of Madagascar.

Vol. 1981, 1-33901

[TRADE] [DUCTION — TRANSLATION]

ACCORD DE CRÉDIT DE DÉVELOPPEMENT DU FONDS INTÉRIMAIRE

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

1 Entré en vigueur le 1er avril 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement malgache.
No. 33902

INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
INDIA

Development Credit Agreement—*Tuberculosis Control Project* (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 14 March 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 30 June 1997.

ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DÉVELOPPEMENT
et
INDE

Accord de crédit de développement — *Projet de lutte contre la tuberculose* (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 14 mars 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 30 juin 1997.
DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD DE CRÉDIT DE DÉVELOPPEMENT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

1 Came into force on 8 May 1997, upon notification by the Association to the Government of India.

Vol. 1981, 1-33902

1 Entré en vigueur le 8 mai 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement indien.
No. 33903

INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION

and

INDIA

Development Credit Agreement—Environmental Management Capacity Building Technical Assistance Project (with schedules and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 14 March 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 30 June 1997.

ASSOCIATION INTERNATIONALE

DE DÉVELOPPEMENT

et

INDE

Accord de crédit de développement — Projet d’assistance technique pour le renforcement de la gestion de l’environnement (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 14 mars 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l’Association internationale de développement le 30 juin 1997.
DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

ACCORD DE CRÉDIT DE DÉVELOPPEMENT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l’Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

1 Came into force on 13 May 1997, upon notification by the Association to the Government of India.

Vol. 1981, 1-33903
No. 33904

INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION
and
NIGER

Development Credit Agreement—Public Sector Adjustment Credit (with schedule and General Conditions Applicable to Development Credit Agreements dated 1 January 1985). Signed at Washington on 20 March 1997

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 30 June 1997.

ASSOCIATION INTERNATIONALE
DE DÉVELOPPEMENT
et
NIGER

Accord de crédit de développement — Crédit d’ajustement au secteur public (avec annexe et Conditions générales applicables aux accords de crédit de développement en date du 1er janvier 1985). Signé à Washington le 20 mars 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l’Association internationale de développement le 30 juin 1997.
DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT¹

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

¹ Came into force on 21 March 1997, upon notification by the Association to the Government of Niger.

ACCORD¹ DE CRÉDIT DE DÉVELOPPEMENT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

¹ Entré en vigueur le 21 mars 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement nigérien.
INTERNATIONAL BANK FOR RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT and PERU


Authentic text: English.

Registered by the International Bank for Reconstruction and Development on 30 June 1997.

BANQUE INTERNATIONALE POUR LA RECONSTRUCTION ET LE DÉVELOPPEMENT et Pérou

Accord de prêt—Projet relatif à la gestion des ressources naturelles et à la réduction de la pauvreté à Sierra (avec annexes et Conditions générales applicables aux accords de prêt et de garantie pour les prêts de circulation particulière en date du 30 mai 1995). Signé à Lima le 11 avril 1997

Texte authentique : anglais.

Enregistré par la Banque internationale pour la reconstruction et le développement le 30 juin 1997.
LOAN AGREEMENT

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

1 Came into force on 5 May 1997, upon notification by the Bank to the Government of Peru.

Vol. 1981, 133905

ACCORD DE PRÊT

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

1 Entré en vigueur le 5 mai 1997, dès notification par la Banque au Gouvernement péruvien.
Agreement concerning air services (with annex). Signed at Hong Kong on 7 April 1996

Authentic text: English.

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 30 June 1997.

Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Hong Kong le 7 avril 1996

Texte authentique : anglais.

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF HONG KONG AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA CONCERNING AIR SERVICES

The Government of Hong Kong and the Government of the United States of America (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between Hong Kong and the United States of America,

Have agreed as follows:

ARTICLE I

Definitions

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

(a) the term "aeronautical authorities" means in the case of Hong Kong, the Director of Civil Aviation, and in the case of the United States, the Department of Transportation, or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

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

(c) the term "area" in relation to Hong Kong includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to the United States means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of the United States, and the territorial waters adjacent thereto;

(d) the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo;

(e) the term "international air service" means an air service which passes through the airspace over the territory of more than one state;

(f) the term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service;

(g) the term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than the taking on or discharging of passengers, cargo or mail;

_Came into force on 7 April 1996 by signature, in accordance with article 21._

Vol. 1981, 1-33906
the term "user charge" means a charge imposed by a competent charging authority on airlines for airport or air navigation property or facilities, including related services and facilities;

the term "tariff" means one or more of the following:

(1) 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;

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

(3) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attaching to it;

the term "this Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto.

ARTICLE 2

Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

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

ARTICLE 3

Grant of Rights

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

(a) the right to fly across its area without landing;

(b) the right to make stops in its area for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party 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 routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 4

Designation of and Authorization 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 authorizations.

(3) (a) The Government of Hong Kong shall have the right to refuse to grant the operating authorizations 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 United States or its nationals.

(b) The Government of the United States shall have the right to refuse to grant the operating authorizations 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 that airline is incorporated and has its principal place of business in Hong Kong.

(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 fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by such authorities. Appropriate operating authorizations shall be granted to such airlines with minimum delay.

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

ARTICLE 5

Application of Laws and Regulations

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its area, shall be applied to the aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from, or while within, the area of the first Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of passengers, crew and cargo (including mail), such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew and cargo (including mail) of the airline or airlines designated by the other Contracting Party upon entry into, departure from, or while within, the area of the first Contracting Party.

ARTICLE 6

Revocation or Suspension of Operating Authorization

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorization 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 Hong Kong, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the United States or its nationals;

(ii) in the case of the Government of the United States, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Hong Kong; 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 the other Contracting Party is not maintaining and administering safety standards as set forth in Article 7 (Recognition of Certificates and Licenses).

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

(3) This Article does not limit the rights of either Contracting Party to suspend, limit or condition air transportation in accordance with the provisions of Article 12 (Aviation Security).

ARTICLE 7

Recognition of Certificates and Licences

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 (hereinafter referred to as the "Convention").

(2) The Government of the United States reserves the right, however, to refuse to recognize as valid for the purposes of flights above its own area, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by non-U.S. authorities.

(3) Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention and which are applicable to them or on their behalf, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.
ARTICLE 8

Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to compete with the designated airlines of the other Contracting Party.

(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 all or part of the same routes. In particular, when a designated airline of one Contracting Party proposes to inaugurate services between a point in the area of that Contracting Party and a point in the area of the other Contracting Party already served by a designated airline or airlines of the other Contracting Party, the incumbent airline or airlines shall each refrain from increasing the frequency of their services to the extent and for the time necessary to ensure the airline inaugurating service may fairly exercise its rights under paragraph (1) of this Article. Such obligation to refrain from increasing frequency shall not last longer than two years or beyond the point when the inaugurating airline matches the frequencies of any incumbent airline, whichever occurs first, and shall not apply if the services to be inaugurated are limited as to their capacity by the license or certificate granted by the designating Contracting Party.

(3) Services provided by a designated airline under this Agreement shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the area of the Contracting Party which has designated the airline and the country of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services international traffic destined for or coming from third countries at a point or points on the routes specified in this Agreement shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development of international air transport to which both Contracting Parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related to:

(a) traffic requirements between the area of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;

(b) the requirements of through airline operation; and

(c) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

(4) The Contracting Parties recognize that airline actions leading to excess capacity or the underprovision of capacity can both run counter to the interests of the travelling public. If one Contracting Party believes that the operations of a designated airline or airlines of the other Contracting Party have been inconsistent with the principles set forth in this Article, it may request consultations pursuant to Article 16 (Consultations) for the purpose of
reviewing the operations in question to determine whether they are in conformity with these principles. In such consultations there shall be taken into consideration the operations of all airlines serving the market in question and designated by the Contracting Party whose airline or airlines are under review. If the Contracting Parties conclude that the operations under review are not in conformity with the provisions set forth in this Article, they may decide upon appropriate corrective or remedial measures, except that, where frequency or capacity limitations are already provided for a route specified in the Annex, the Contracting Parties may not vary those limitations or impose additional limitations except by mutual agreement.

(5) Neither Contracting Party shall unilaterally restrict the operations of the designated airlines of the other except according to the terms of this Agreement.

ARTICLE 9

Tariffs

(1) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between Hong Kong and the United States shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being had 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. To further the reasonable interests of users of air transport services, and to encourage the further development of civil aviation, individual airlines should be encouraged to initiate innovative, cost-based tariffs.

(2) Any tariff agreements with respect to carriage by the designated airlines concluded as a result of inter-carrier discussions, including those held under the traffic conference procedures of the International Air Transport Association, or any other association of international airlines, and involving the airlines of the Contracting Parties will be subject to the approval of the aeronautical authorities of those Contracting Parties, and may be disapproved at any time whether or not previously approved. The submission of such agreements is not the filing of a tariff for the purposes of the provisions of paragraph (3) of this Article. Such agreements shall be submitted to the aeronautical authorities of both Contracting Parties for approval at least 105 days before the proposed date of effectiveness, accompanied by such justification as each Contracting Party may require of its own designated airlines. The period of 105 days may be reduced with the consent of the aeronautical authorities of the Contracting Party with whom a filing is made. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall use their best efforts to approve or disapprove (in whole or in part) each agreement submitted in accordance with this paragraph on or before the 60th day after its
submission. Each Contracting Party may require that tariffs reflecting agreements approved by it be filed and published in accordance with its laws.

(3) Any proposed tariff for carriage between Hong Kong and the United States 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 Article 1, paragraph (i). It shall be filed not less than 40 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.

(4) 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 (3) 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.

(5) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (4) of this Article either Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing for the purpose of attempting to reach agreement on the appropriate tariffs.

(6) If agreement is reached on the appropriate tariff under paragraph (5) of this Article, each Contracting Party shall exercise its best efforts to put such tariff into effect. If an agreement is not reached prior to the proposed effective date of the tariff, or if consultations are not requested, the aeronautical authorities of the Contracting Party expressing dissatisfaction with that tariff may take action to continue in force the existing tariffs beyond the date on which they would otherwise have expired at the levels and under the conditions (including seasonal variations) set forth therein. In this event, the other Contracting Party shall similarly take any action necessary to continue the existing tariffs in effect.

(7) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain valid until a replacement tariff has been established.

(8) (a) The tariffs to be charged by the designated airlines of Hong Kong for carriage between the United States and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the United States and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of the United States for carriage between Hong Kong and a State other than the United States shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Hong Kong 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 Article 1, paragraph 11 and not less than 40 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) Notwithstanding the provisions of paragraph (7), a tariff approved by virtue of paragraph (9) for carriage by a U.S. designated airline between Hong Kong and a state other than the United States or for carriage by a Hong Kong designated airline between the United States and another state shall not be prolonged past the original expiry date, if any, of the tariff to which it corresponds, if that tariff is no longer in effect or has been amended.

(9) Notwithstanding the provisions of paragraphs (4) and (8)(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 10

Commissions

The aeronautical authorities of a Contracting Party may require that the rate of commission paid by a designated airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services originating in the area of that Contracting Party shall be filed for approval by them in accordance with the procedures under Article 9. Where rates of commission are subject to such approval, the airlines shall pay only those rates which have been approved.
ARTICLE II

Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airlines of one Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft. In the case of the above-referenced charges in the United States, the exemption for Hong Kong designated carriers shall apply only to customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by U.S. national authorities.

(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) 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. In the case of the above-referenced charges in the United States, the exemption for Hong Kong designated carriers shall apply only to customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by U.S. national authorities.

(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) Each Contracting Party shall use its best efforts to secure for the designated airlines of the other Contracting Party on a reciprocal basis an exemption from taxes, charges, and fees imposed by State, regional, and local authorities on the items listed in paragraphs (1) and (2) of this Article, as well as from fuel through-put charges, in the circumstances described in those paragraphs, except to the extent that the charges are based on the actual cost of providing the service.

ARTICLE 12

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 1963,1 the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 19702 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.3

(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

(a) the Aviation Security Standards (except to the extent to which a difference thereto in accordance with the Convention on International Civil Aviation has been filed by them or on their behalf); and

(b) so far as they are applied by them or on their behalf, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention.

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.

2 Ibid., vol. 860, p. 105.
3 Ibid., vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).
(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions 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 positive 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 a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the other Contracting Party may request immediate consultations with the first Contracting Party. Failure to reach agreement within 30 days from the date of receipt of such a request shall constitute grounds for suspending, limiting or imposing conditions on the operating authorizations or technical permissions of the airline or airlines of the first Contracting Party. When justified by an emergency, a Contracting Party may take the same action on an interim basis prior to the expiry of 30 days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the first Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 13
Conversion and Remittance of Revenue

(1) The designated airlines of Hong Kong shall have the right to convert and remit from the United States on demand local revenues in excess of sums disbursed to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the United States. The designated airlines of the United States shall have the right to convert and remit from Hong Kong on demand local revenues in excess of sums disbursed to pay for local expenses, including purchases of fuel, in Hong Kong.

(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 14

Commercial Operations

(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 purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

(3) Each Contracting Party agrees to use its best efforts to ensure that the designated airlines of the other Contracting Party are offered the choice, subject to reasonable limitations that may be imposed by airport authorities, of providing their own services for ground handling operations; of having such operations performed entirely or in part by another airline, an organization controlled by another airline, or a servicing agent, as authorized by the airport authority; or of having such operations performed by the airport authority.

ARTICLE 15

User Charges

(1) 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. Such charges shall be just and reasonable and equitably apportioned among categories of users.

(2) A Contracting Party shall not be held to be in breach of this Article unless: (a) it fails to undertake a review of the charging practice that is the subject of a complaint by the other Contracting Party within a reasonable time; or (b) following such a review, it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

(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 such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges.

ARTICLE 16

Consultations

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations 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 17

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, other than disputes under Article 9 (Tariffs), 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. Within 60 days after these two arbitrators have been nominated, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

   (b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President of the Council considers that his impartiality might be called into question by either Contracting Party on the grounds of his nationality or otherwise, the most senior Vice President who is not so disqualified 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) Each Contracting Party shall, consistent with its laws, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal. In the event that one Contracting Party does not give full effect to any decision or award, the other Contracting Party may take such proportionate steps as may be appropriate.

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

ARTICLE 18

Amendment

Any amendments to this Agreement, including any amendment which may be required as a result of any multilateral convention which may in the future apply to both Contracting Parties, shall be agreed by the Contracting Parties and shall enter into force on a date to be determined in a written exchange between the Contracting Parties, indicating that all necessary procedures have been completed by them.

ARTICLE 19

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by that other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by agreement before the end of this period.
ARTICLE 20

Registration with the
International Civil Aviation Organization

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

ARTICLE 21

Entry into Force

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

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

Done, in duplicate at Hong Kong this 7th day of April 1997.¹

For the Government of Hong Kong: [Illegible]

For the Government of the United States of America: [Illegible]

¹ Should read: “7 April 1996”.
ANNEX

SCHEDULED AIR SERVICES

Route schedule

Section 1

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

Hong Kong—intermediate points—points in the United States—points beyond.

Notes:

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

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

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in the United States or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by 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 United States:

Points in the United States—intermediate points—Hong Kong—points beyond.

Notes:

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

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

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

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.
ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE HONG KONG ET LE GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de Hong Kong et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique (ci-après dénommés les « Parties contractantes ») ;

Désireux de conclure un accord afin de mettre en place le cadre de l'exploitation des services aériens entre Hong Kong et les États-Unis d'Amérique ;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Définitions

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

a) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de Hong Kong, le Directeur de l'aviation civile et, dans le cas des États-Unis d'Amérique, le Département des Transports, ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires ;

b) L'expression « entreprise aérienne désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'article 4 du présent Accord ;

c) Le terme « zone », en ce qui concerne Hong Kong, désigne l'île de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux Territoires, et, en ce qui concerne les États-Unis, désigne la zone terrestre et les eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la juridiction, la protection ou la tutelle des États-Unis ;

d) L'expression « service aérien » désigne tout service aérien régulier effectué par des aéronefs pour le transport public de passagers, de marchandises ou de courrier ;

e) L'expression « service aérien international » désigne un service aérien qui traverse l'espace aérien de plusieurs États ;

f) L'expression « entreprise aérienne » désigne toute entreprise de transport aérien qui offre et exploite un service aérien international ;

g) L'expression « escale non commerciale » désigne un atterrissage à toute fin autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier ;

h) L'expression « redevances d'usage » s'entend des redevances versées par une entreprise de transport aérien pour l'utilisation par ses aéronefs, ses équipa-
ges et ses passagers des installations d’un aéroport ou des facilités de navigation aérienne, y compris les services et les facilités connexes;

i) Le terme « tarif » s’entend indifféremment :

1) 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;
2) Du taux de fret appliqué par les entreprises pour le transport du fret (à l’exception du courrier) par des services aériens réguliers; et
3) Des conditions qui régissent la disponibilité ou l’applicabilité dudit prix ou dudit taux de fret, y compris les avantages qui s’y rattachent;

j) L’expression « le présent Accord » désigne le présent Accord, son Annexe, ainsi que tout amendement qui y serait apporté.

Article 2

DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DE CHICAGO APPLICABLES AUX SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

Dans la mise en œuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l’Aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 19441 à Chicago, y compris à celles de ses Annexes et de tout amendement qui serait apporté à la Convention ou à ses Annexes et qui s’appliqueraient aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3

OCTROI DE DROITS

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l’autre Partie 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.


3. Aucune des dispositions du paragraphe 2 du présent article n’est réputée conférer aux entreprises de transport aérien de l’une des Parties contractantes le droit d’embarquer en un point de la zone de l’autre Partie, des passagers et du fret, y compris du courrier, acheminés moyennant contrat de location ou rémunération, à destination d’un autre point de ladite zone.

4. Si, en raison d’un conflit armé, de troubles ou de faits politiques nouveaux, ou de circonstances particulières et inhabituelles, une entreprise de transport aérien désignée de l’une des Parties contractantes n’est pas en mesure d’exploiter un service sur la route normale, l’autre Partie contractante fait tout son possible pour faciliter le maintien du fonctionnement de ce service en réaménageant temporairement les routes de façon appropriée.

**Article 4**

**DÉSIGNATION ET AUTORISATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN**

1. Chacune des Parties contractantes 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 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 de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l’article 3 du présent Accord, s’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 des États-Unis d’Amérique ou de ses ressortissants.

b) Le Gouvernement des États-Unis 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 de transport aérien 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 à Hong Kong.

4. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent exiger d’une entreprise de transport aérien désignée par 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. Les autorisations d’exploitation appropriées sont accordées à ces entreprises de transport aérien dans les meilleurs délais.

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

APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Les lois et règlements de l’une des Parties contractantes relatifs à l’entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire d’un des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou relatifs à l’exploitation ou à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire s’appliquent aux aéronefs de l’entreprise ou des entreprises désignée(s) par l’autre Partie contractante qui doivent s’y conformer, à l’entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

2. Les lois et règlements de l’une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l’entrée et la sortie des passagers, des équipages, des marchandises, y compris du courrier transportés à bord d’aéronefs, et notamment les règlements relatifs aux formalités d’entrée, de congé, d’immigration, de passeports, de douane et de quarantaine, sont applicables aux passagers, équipages, marchandises ou courrier transportés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l’autre Partie contractante, à l’entrée et à la sortie de la zone de la première Partie contractante et pendant sa présence dans les limites de ladite zone.

Article 6

RÉVOCATION OU SUSPENSION DE L’AUTORISATION D’EXPLOITATION

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de révoquer ou de suspendre une autorisation d’exploitation délivrée pour l’exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l’autre Partie contractante, ou bien d’imposer les conditions qu’elle juge nécessaires à l’exercice de ces droits :

a) i) Dans le cas du Gouvernement 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 des États-Unis ou de ses ressortissants;

ii) Dans le cas du Gouvernement des États-Unis d’Amérique, s’il n’a pas la preuve que cette entreprise de transport aérien a été constituée et a son établissement principal à Hong Kong; ou

b) Dans le cas où l’entreprise de transport aérien en question manque à se conformer aux lois et aux règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

c) Si l’autre Partie contractante n’applique pas les normes de sécurité énoncées dans l’article 7 (Reconnaissance des certificats de navigabilité).

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

3. Le présent article ne limite pas les droits d’une Partie contractante de suspendre ou de limiter les transports aériens ou encore de les soumettre à des conditions, conformément aux dispositions de l’article 12 (Sécurité de l’aviation).
Article 7
CERTIFICATS DE NAGIVABILITÉ

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d’aptitude et les licences délivrés ou validés par l’une des Parties contractantes et non périmés sont reconnus valables par l’autre Partie contractante aux fins de l’exploitation des services aériens définis dans le présent Accord, sous réserve que les conditions de délivrance et de validation de ces certificats, licences ou brevets soient au moins égales aux normes minimales établies conformément à la Convention relative à l’Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après la « Convention »).

2. Toutefois, le Gouvernement des États-Unis se réserve le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets d’aptitude et des licences accordées à ses propres ressortissants par des autorités autres qu’américaines.

3. Chaque Partie contractante peut demander des consultations sur les normes de sécurité maintenues et appliquées par l’autre Partie contractante en ce qui concerne les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l’exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Si, à l’issue de ces consultations, une Partie contractante constate que l’autre Partie contractante n’applique pas effective-ment dans ces domaines des normes de sécurité au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui sont susceptibles d’être requises en vertu de la Convention et qui leur sont applicables directement ou en leur nom, elle informe l’autre Partie contractante de ces constatations et des mesures qu’elle juge nécessaires pour rendre les normes de sécurité conformes aux normes minimales ; et l’autre Partie contractante prend les mesures correctives nécessaires à cet effet. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser, révoquer, ou soumettre à des conditions, les autorisations d’exploitation ou les permis techniques accordés à une entreprise ou à plusieurs entreprises de transport aérien désignées par l’autre Partie contractante, au cas où cette autre Partie contractante ne prend pas lesdites mesures correctives nécessaires dans un délai raisonnable.

Article 8
PRINCIPES RÉGISSANT L’EXPLOITATION DE SERVICES AGREEÉS

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d’exploiter les services agréés 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 agréés, prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l’autre Partie contractante, de façon à ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes. En particulier, lorsqu’une entreprise de transport aérien désignée d’une Partie contractante propose d’inaugurer des services entre un point dans la zone de ladite Partie contractante et un point dans la zone de l’autre Partie contractante déjà desservie par une entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l’autre Partie contractante, la ou les entreprises désignées titulaires s’abstiennent d’accroître la fréquence de leurs services dans la mesure et pendant la période nécessaires pour garantir à l’entreprise inaugurant son service aérien le libre
exercice de ses droits aux termes du paragraphe 1 du présent article. Cette obligation de s'abstenir d'accroître la fréquence ne dépasse pas deux ans ou ne s'étend pas au-delà dudit point, quand l'entreprise en question harmonise ses fréquences avec celles d'une entreprise titulaire, selon l'éventualité qui se présente en premier, et ne s'applique pas si les services à inaugurer sont limités quant à leur capacité par le certificat ou la licence accordés par la Partie contractante qui désigne.

3. Les services agréés fournis par une entreprise de transport aérien désignée dans le cadre du présent Accord considèrent que leur objectif essentiel est d'assurer une capacité adéquate à la demande de trafic entre la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et le pays de la destination finale du trafic. Le droit d'embarquer ou de débarquer sur ces services en trafic international à destination de pays tiers ou en provenance de ces derniers, en un point ou en des points quelconques sur les routes indiquées dans le présent Accord est exercé conformément aux critères de développement rationnel des services de transport aérien auxquels les deux Parties contractantes adhèrent et au principe général que la capacité doit être adaptée :

   a) Aux exigences du trafic entre la zone d'origine et les pays de destination finale du trafic;

   b) Aux exigences des services de l'exploitation long courrier; et

   c) Aux besoins du trafic de la zone desservie par les services agréés, compte tenu des autres services aériens locaux et régionaux.

4. Les Parties contractantes reconnaissent que des opérations aériennes entraînant une capacité excédentaire ou une insuffisance de capacité peuvent nuire aux intérêts des voyageurs. Si une Partie contractante estime que les opérations d'une entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ne se sont pas déroulées conformément aux principes exposés dans le présent article, elle peut demander des consultations, conformément aux dispositions de l'article 16 (Consultations) afin d'examiner les opérations en question, afin de déterminer si elles sont conformes à ces principes. Au cours de ces consultations, les opérations de toutes les entreprises de transport aérien desservant le marché concerné font l'objet d'un examen. Si les Parties contractantes concluent que les opérations examinées ne sont pas conformes aux dispositions du présent article, elles peuvent décider de prendre des mesures pour modifier la situation ou y remédier, mais lorsque les fréquences et les limitations de la capacité sont déjà prévues pour une route indiquée dans l'Annexe, les Parties contractantes ne peuvent modifier ces limitations ou en imposer d'autres que d'un commun accord.

5. Aucune des Parties contractantes ne réduit unilatéralement les opérations des entreprises de transport aérien désignées de l'autre, sauf dans les conditions fixées dans le présent Accord.

Article 9

Tarifs

1. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour les transports entre Hong Kong et les États-Unis sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'ap-

préciation pertinents, y compris du coût de l’exploitation des services agréés, de l’intérêt des usagers, d’un bénéfice raisonnable et des tarifs des autres entreprises de transport aérien qui exploitent tout ou partie de la même route. Pour favoriser les intérêts légitimes des usagers des transports aériens et pour promouvoir l’amélioration des services fournis par l’aviation civile, les entreprises de transport aérien doivent être encouragées à proposer des tarifs innovatifs et économiques.

2. Tous les accords tarifaires relatifs aux transports assurés par les entreprises de transport aérien désignées, conclus à la suite de discussions tenues entre les transporteurs, y compris celles tenues dans le cadre des procédures de l’Association du transport aérien international ou de toute autre association d’entreprises de transport aérien internationales intéressant les entreprises de transport aérien des Parties contractantes sont soumis à l’approbation des autorités aéronautiques desdites Parties contractantes qui peuvent à tout moment refuser leur approbation, que ces accords aient été ou non approuvés au préalable. La soumission de tels accords n’équivaut pas au dépôt d’une proposition de tarifs aux fins des dispositions du paragraphe 3 du présent article. Lesdits accords sont soumis à l’approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins 105 jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur, et cette soumission est accompagnée des pièces justificatives que les Parties contractantes peuvent demander à leurs entreprises désignées. Le délai de 105 jours peut être réduit si la Partie contractante à laquelle la soumission est présentée y consent. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante s’efforcent dans toute la mesure du possible d’approuver ou de rejeter, en totalité ou en partie, chaque accord qui leur est présenté, conformément aux dispositions du présent paragraphe au plus tard le 60e jour après la date de sa soumission. Chaque Partie contractante peut demander que les tarifs résultant des accords qu’elle a approuvés soient déposés et publiés en conformité avec sa législation.

3. Les tarifs proposés pour le transport entre Hong Kong et les États-Unis doivent être déposés 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 de l’article 1. Ledit tarif est déposé quarante jours au moins (ou un délai plus court si les autorités aéronautiques des Parties contractantes en conviennent) avant la date effective de 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.

4. Tout tarif proposé est approuvé par les autorités aéronautiques d’une Partie contractante à tout moment et, à condition qu’il ait été déposé conformément au paragraphe 3 du présent article, il est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, à moins que, dans les 30 jours (ou une période plus courte dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) après la date du dépôt, les autorités aéronautiques d’une Partie contractante notifient par écrit à celles de l’autre Partie contractante leur désapprobation du tarif proposé.

5. Si une notification de désapprobation est adressée, conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, l’une ou l’autre Partie contractante peut, dans les 30 jours qui suivent l’envoi de la notification de désapprobation, demander des consultations entre les Parties contractantes, ces consultations seront organisées dans les 30 jours à compter de la date à laquelle l’autre Partie contrac-
tante reçoit cette demande par écrit, en vue de réaliser un accord sur les tarifs adéquats.

6. Si les Parties parviennent à un accord en ce qui concerne le tarif applicable en vertu des dispositions du paragraphe 5 du présent article, chaque Partie contractante s'efforce de faire appliquer le tarif convenu. Si les Parties ne parviennent pas à s’entendre avant la date proposée pour l’entrée en vigueur du tarif, ou si des consultations ne sont pas demandées, les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui émettent des objections contre le tarif peuvent prendre les mesures qu’elles jugent utiles pour maintenir en vigueur, au-delà de la date à laquelle ils auraient expiré, les tarifs existants aux niveaux prévus et dans les conditions (y compris les variations saisonnières) stipulées. En pareil cas, l’autre Partie contractante peut également prendre les mesures qu’elle juge utiles pour prolonger les tarifs existants.

7. Un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu’à ce qu’un nouveau tarif ait été fixé.

8. a) Les tarifs à appliquer par les entreprises de transport aérien désignées de Hong Kong pour le transport entre les États-Unis et un autre État doivent être agréés par les autorités aéronautiques des États-Unis et, le cas échéant, par celles de l’autre État. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées des États-Unis pour le transport entre Hong Kong et un État autre que les États-Unis doivent être agréés par les autorités aéronautiques 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 la Partie contractante qui en sollicite l’agrément auprès des autorités aéronautiques de l’autre Partie contractante, dans la forme exigée par ces autorités pour fournir les renseignements visés au paragraphe 1 de l’article premier et cela au moins 40 jours (ou un délai plus court si lesdites autorités y consentent), avant la date projetée pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé est réputé être déposé à la date à laquelle ces autorités aéronautiques le reçoivent.

    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 avoir été approuvé par ces autorités, à moins que dans les 30 jours suivant la date de son dépôt, elles n’aient fait tenir à l’entreprise désignée qui en sollicite l’agrément une notification écrite signifiant leur refus.

    d) Nonobstant les dispositions du paragraphe 7, un tarif approuvé en vertu du paragraphe 9 pour le transport par une entreprise de transport aérien désignée des États-Unis entre Hong Kong et un État autre que les États-Unis ou pour un transport par une entreprise de transport aérien désignée de Hong Kong entre les États-Unis et un autre État n’est pas prolongé au-delà de la date d’expiration originelle, le cas échéant, du tarif auquel il correspond, si ce tarif n’est plus en vigueur où s’il a été modifié.

9. Nonobstant les dispositions des paragraphes 4 et 8, c du présent article, les autorités aéronautiques d’une Partie contractante ne refusent 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 par l’itinéraire utilisé) au tarif appliqué par une entreprise de transport aérien de cette Partie contractante pour l’exploi-
tation de services comparables entre les mêmes points ou qui est plus élevé ou assorti de conditions plus restrictives que ledit tarif.

**Article 10**

**COMMISSIONS**

Les autorités aéronautiques d’une Partie contractante peuvent demander que le taux d’une commission versée par une entreprise de transport aérien désignée à un agent pour les billets vendus ou pour les connaissements aériens remplis par ledit agent pour le transport sur des services aériens réguliers débutant dans la zone de ladite Partie contractante soit déposé pour approbation par elles, conformément aux dispositions figurant à l’article 9. Lorsque les taux de commissions sont soumis à cette approbation, les entreprises de transport aérien ne paient que les taux qui ont été approuvés.

**Article 11**

**DROITS DE DOUANE**

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d’utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et leurs provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont exempts 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 services à l’arrivée, à condition que ces équipements normaux et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs. Dans le cas des frais mentionnés ci-dessus aux États-Unis, l’exonération des entreprises de transport aérien désignées de Hong Kong ne s’applique qu’aux droits de douane, droits d’accise et redevances ou frais similaires imposés par les autorités nationales américaines.

2. Les équipements normaux, les combustibles, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d’utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac), introduits dans la région de l’autre Partie contractante par ou pour le compte d’une entreprise de transport aérien 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 services à l’arrivée, même si ces équipements et ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la région de l’autre Partie contractante. Dans le cas des frais mentionnés ci-dessus aux États-Unis, l’exonération pour les entreprises de transport aérien désignées de Hong Kong ne s’applique qu’aux droits de douane, droits d’accise et redevances ou frais similaires imposés par les autorités nationales américaines.
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 douanières 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 région 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.

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 région de l’autre Partie contractante, de l’équipement normal et des autres équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

6. Chaque Partie contractante fait tout son possible pour garantir aux entreprises de transport aérien désignées de l’autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, une exemption de taxes, droits et frais imposés par l’État ou par les autorités régionales ou locales sur les articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, outre la redevance de distribution de carburant, dans les circonstances décrites dans lesdits paragraphes, sauf dans la mesure où lesdits frais sont calculés sur le coût réel du service fourni.

**Article 12**

**Sécurité aérienne**


2. Chaque Partie contractante accorde à l’autre, sur demande, toute l’assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d’aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sécurité de l’avion civile.

---

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux :

   a) Normes de sécurité de l’aviation (excepté dans la mesure où une différence conformément à la Convention relative à l’aviation civile internationale a été déposée par elles ou en leur nom); et

   b) Aux pratiques recommandées et établies par l’Organisation de l’aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où elles sont appliquées par elles ou en leur nom.

   Chaque Partie contractante exige des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés sur son registre ou qui ont le lieu principal de leurs activités ou leur résidence permanente dans sa zone et des exploitants des aéroports de sa zone qu’ils se conforment à ces dispositions relatives à la sécurité de l’aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d’aéronefs peuvent être tenus de se conformer aux dispositions sur la sécurité de l’aviation prescrites par l’autre Partie contractante pour l’entrée dans sa zone, la sortie de sa zone ou le séjour dans sa zone. Chaque Partie contractante veille à ce que les mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, l’équipage, les bagages à main, les bagages de soute, le fret, et les provisions de bord avant et pendant l’embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l’autre Partie contractante en vue d’obtenir que des mesures spéciales de sécurité raisonnable soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d’incident ou de menace d’incident de capture illicite d’un aéronef, civil ou d’autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s’entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sans risques à cet incident ou à cette menace d’incident.

6. Au cas où l’une des Parties contractantes ne respecterait pas les dispositions relatives à la sécurité, conformément au présent article, l’autre Partie peut demander des consultations immédiates avec la première Partie. En l’absence d’accord dans les 30 jours, ou un délai plus bref éventuellement convenu, à compter de la réception de la demande, il peut être légitimement procédé à la suspension, à la restriction ou au maintien sous conditions des autorisations d’exploitation ou des permis techniques de l’entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de la première Partie contractante. Lorsque l’urgence le justifie, l’une des Parties contractantes peut prendre ces mesures à titre provisoire avant l’expiration du délai de 30 jours. Toute mesure prise au titre de ce paragraphe est suspendue dès que la première Partie contractante s’est conformée aux dispositions relatives à la sécurité du présent article.

Article 13

CONVERSION ET TRANSFERT DES RECETTES

1. Les entreprises de transport aérien désignées de Hong Kong ont le droit de convertir et de transférer hors des États-Unis, sur demande, l’excédent de leurs
recettes locales sur leurs dépenses locales, y compris les achats de carburant aux 
Etats-Unis. Les entreprises désignées des États-Unis ont le droit de convertir et de 
transférer à partir de Hong Kong, sur simple demande, les recettes locales en excé-
dent des dépenses locales, y compris les achats de carburant à Hong Kong.

2. Les opérations de conversion et de transfert de ces recettes sont autorisées 
sans restriction au taux de change applicable aux transactions au comptant, qui est 
en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, 
et ne sont frappées d'aucune charge à l'exception de celles normalement demandées 
par les banques pour exécuter ces opérations.

Article 14

Opérations commerciales

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties con-
tractantes ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie con-
tractante, concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire entrer et d'employer 
dans la région de cette autre Partie contractante leurs cadres de direction, leurs 
agents techniques, leur personnel d'exploitation et autres spécialistes nécessaires 
pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit 
de vendre des prestations de transport aérien dans la région de l'autre Partie con-
tractante, 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 à la faculté d'acheter ces prestations en monnaie locale ou 
dans toute autre monnaie librement convertible.

3. Chaque Partie contractante fait le maximum pour garantir que les entre-
prises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ont la possibilité, 
sous réserve de limites raisonnables susceptibles d'être imposées par les autorités 
de l'aéroport, de fournir leurs propres services pour les opérations de manutention 
au sol, d'avoir ces opérations exécutées entièrement ou en partie par une autre 
entreprise de transport aérien, un organisme contrôlé par une autre entreprise de 
transport aérien, ou une entreprise de services, comme autorisée par les autorités de 
l'aéroport; ou encore d'avoir ces opérations exécutées par lesdites autorités.

Article 15

Redevances d'usage

1. Une Partie contractante n'impose ni ne permet que soient imposées aux 
toprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des rede-
vances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises désignées 
qui exploitent des services aériens internationaux similaires. Ces redevances sont 
justes et raisonnables et équitablement réparties entre les catégories d'usagers.

2. Une Partie contractante peut être considérée comme ne respectant pas les 
dispositions du présent article si : a) elle ne procède pas dans un délai raisonnable à 
un examen des pratiques en la matière qui sont le sujet de la plainte de l'autre Partie 
contractante; ou b) si, après cet examen, elle ne prend pas les mesures nécessaires
qui sont en son pouvoir pour rectifier les redevances ou les pratiques qui ne sont pas conformes aux dispositions du présent article.

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

Article 16

CONSULTATIONS

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations concernant la mise en œuvre, l’interprétation, l’application ou la modification du présent Accord. Ces consultations, qui se déroulent entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, débutent dans les 60 jours suivant la date de la réception par l’autre Partie contractante de leur demande écrite, à moins que les Parties contractantes en soient convenues autrement.

Article 17

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDs

1. Si un différend surgit entre les Parties contractantes au sujet de l’interprétation ou de l’application du présent Accord, les Parties contractantes s’efforcent d’abord de le régler par négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent soumettre le différend à une personne ou à un organisme convenu entre elles ou, à la demande de l’une des Parties contractantes, pour décision, à un tribunal de trois arbitres qui est constitué comme suit :

a) Dans les 30 jours qui suivent la réception d’une demande d’arbitrage, chaque Partie contractante désigne un arbitre. Un ressortissant d’un État pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, qui assumera les fonctions de président du tribunal, est désigné comme troisième arbitre par accord entre les deux arbitres, dans les 60 jours de la désignation du second;

b) S’il n’a été procédé à aucune désignation dans les délais spécifiés ci-dessus, l’une des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l’Organisation de l’aviation civile internationale de procéder à la désignation nécessaire dans les 30 jours. Si le Président estime être un ressortissant d’un État ne pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, le Vice-Président le plus ancien, dont la neutralité ne peut être contestée, procède à la désignation.

3. Sauf dispositions contraires prévues ci-après dans le présent article, ou autres dispositions convenues entre les Parties contractantes, le tribunal fixe les limites de sa compétence et son règlement intérieur. Sur instructions du tribunal, ou
à la requête de l’une des Parties contractantes, une conférence est réunie pour déterminer la question précise à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre, 30 jours au plus tard après que le tribunal ait été entièrement constitué.

4. Sauf dispositions contraires convenues par les Parties contractantes ou stipulées par le tribunal, chaque Partie contractante présente un mémoire dans les 45 jours de la constitution du tribunal. Les réponses sont présentées dans les 60 jours suivants. Le tribunal se réunit en séance à la requête de l’une des Parties contractantes ou à sa discrétion, dans les 30 jours suivant la date limite du dépôt des réponses.

5. Le tribunal s’efforce de rendre une décision écrite dans les 30 jours suivant la clôture de la réunion ou, en l’absence de réunion, dans les 30 jours suivant le dépôt de la deuxième réponse. La décision du tribunal est prise à la majorité des voix.

6. Une Partie contractante peut présenter des demandes d’éclaircissements concernant la décision dans les 15 jours suivant sa réception et lesdits éclaircissements sont donnés dans les 15 jours de la requête.

7. Les Parties contractantes s’engagent à appliquer, dans les limites de leurs législations nationales, les décisions ou sentences du tribunal arbitral. Au cas où l’une des Parties contractantes ne mettrait pas à exécution une décision ou une sentence, l’autre Partie contractante peut prendre les mesures qu’elle juge appropriées.


Article 18

AMENDEMENTS

Les amendements au présent Accord, y compris ceux qui peuvent se révéler nécessaires par suite de l’application d’une convention multilatérale, susceptible de lier par la suite les deux Parties contractantes sont réalisés d’un commun accord par les Parties contractantes et entrent en vigueur à une date qui doit être fixée par un échange de notes écrites entre les Parties contractantes qui confirment qu’elles ont accompli toutes les formalités nécessaires.

Article 19

RÉSILIATION

Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l’autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Ce dernier prend fin à 0 heure (au lieu de réception de la notification), immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l’autre Partie contractante, à moins que la notification soit retirée avant l’expiration de cette période.
Article 20

ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Le présent Accord et tous ses amendements sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Hong Kong le 7 avril 1997.

Pour le Gouvernement de Hong Kong :

[Illisible]

Pour le Gouvernement des États-Unis d'Amérique :

[Illisible]
ANNEXE
SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS

Tableau des routes

Section 1

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignée(s) de Hong Kong :
Hong Kong - points intermédiaires - points aux États-Unis - points au-delà.

Notes :
1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus seront déterminés conjointement par les Parties contractantes.
2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de Hong Kong peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre tous les points énumérés sur les routes indiquées ci-dessus, à condition que les services agréés sur ces routes aient Hong Kong comme point d'origine.
3. Aucun trafic ne peut être pris à bord à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué en des points situés aux États-Unis, ou vice versa, excepté après décision commune prise de temps à autre par les Parties contractantes.
4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

Section 2

Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) des États-Unis :
Points aux États-Unis - points intermédiaires - Hong Kong - points au-delà.

Notes :

Notes :
1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus seront déterminés conjointement par les Parties contractantes.
2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) des États-Unis peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir tous les points dans n'importe quel ordre, à condition que les services agréés sur ces routes aient leur point de départ aux États-Unis.
3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué à Hong Kong, ou vice versa, excepté après décision commune prise de temps en temps par les Parties contractantes.
4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.
HONG KONG
(UNDER AN ENTRUSTMENT OF AUTHORITY FROM THE UNITED KINGDOM GOVERNMENT)
and
JAPAN

Agreement for air services (with annex). Signed at Hong Kong on 28 February 1997

Authentic texts: English and Japanese.

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 30 June 1997.

HONG KONG
(EN VERTU D’UNE DÉLÉGATION DE POUVOIRS DE LA PART DU GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI)
et
JAPON

Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Hong Kong le 28 février 1997

Textes authentiques : anglais et japonais.

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF HONG KONG AND THE GOVERNMENT OF JAPAN FOR AIR SERVICES

The Government of Hong Kong and the Government of Japan,

Desiring to conclude an agreement for the purpose of maintaining the existing civil aviation relationship between Hong Kong and Japan and establishing a framework to further promote this relationship,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

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

(a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of Japan, the Minister of Transport or any person or body authorized to perform any civil aviation functions at present exercisable by the said Minister or similar functions, and, in the case of Hong Kong, the Secretary for Economic Services or the Director of Civil Aviation or any person or body authorized to perform any civil aviation 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 authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

(c) the term "area" in relation to Japan 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 (hereinafter referred to as "the Convention") and in relation to Hong Kong includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories;

(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 Convention;

(e) the term "Annex" means the Annex to this Agreement and any amendments made to the Annex in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement;

(f) the term "specified route" means any of the routes specified in the Annex;

(Came into force on 18 June 1997 by notification, in accordance with article 19.)
(g) the term "agreed service" means any air service operated on the specified routes.

2. The Annex forms an integral part of this Agreement, and all reference to the "Agreement" shall include reference to the Annex except where otherwise provided.

ARTICLE 2

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention, including any Annex adopted under Article 90 of the Convention and any amendment made to the Convention or to its Annexes under Articles 90 and 94 thereof which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airlines to establish and operate the agreed services on the specified routes.

ARTICLE 4

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. The term "right to designate" includes the right to alter designations already made.

2. On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 3 of this Article and of paragraph 1 of Article 8, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorization in accordance with its laws and regulations.

3. An airline designated by one Contracting Party may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by those authorities to the operation of international air services.

4. An airline designated and authorized in accordance with the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article may begin to operate the agreed services, provided that tariffs established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement are in force in respect of those services.
ARTICLE 5

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights to enable the airlines of the other Contracting Party to enjoy the following privileges in respect of their international air services:
   (a) to fly across the area of the first Contracting Party without landing; and
   (b) to make stops in the area of the first Contracting Party for non-traffic purposes.

2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, in addition to the privileges specified in paragraph 1 of this Article the privilege to make stops in the area of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex for the purposes of taking on board and discharging passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking on at one point in the area of the other Contracting Party passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the area of that other Contracting Party.

ARTICLE 6

The charges which either of the Contracting Parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities under its control shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by any airline of the first Contracting Party, or any other airlines, engaged in international air services.

ARTICLE 7

1. Aircraft engaged in the agreed services operated by the designated airlines of either Contracting Party as well as fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board such aircraft shall be exempt from customs duties, excise taxes, inspection fees and other similar duties, taxes or charges in the area of the other Contracting Party, even when they are consumed or used on the part of the journey performed over that area.

2. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores taken on board aircraft of the designated airlines of either Contracting Party in the area of the other Contracting Party and used in the agreed services shall, subject to the regulations of the latter Contracting Party, be exempt from customs duties, excise taxes, inspection fees and other similar duties, taxes or charges.
3. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced for the account of the designated airlines of either Contracting Party and stored in the area of the other Contracting Party under customs supervision for the purpose of supplying aircraft of those designated airlines, shall, subject to the regulations of the latter Contracting Party, be exempt from customs duties, excise taxes, inspection fees and other similar duties, taxes or charges.

ARTICLE 8

1. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of Article 4 of this Agreement, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline designated by the other Contracting Party of the privileges specified in paragraph 2 of Article 5 of this Agreement:

   (a) in the case of the Government of Hong Kong, in any case where it is not satisfied that the airline is incorporated and has its principal place of business in Japan;

   (b) in the case of the Government of Japan, in any case where it is not satisfied that the airline is incorporated and has its principal place of business in Hong Kong.

2. Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorization for the exercise of the privileges specified in paragraph 2 of Article 5 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 privileges:

   (a) (i) in the case of the Government of Hong Kong, in any case where it is not satisfied that the airline is incorporated and has its principal place of business in Japan;

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

   (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws and 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.

3. Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization mentioned in paragraph 2 of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws and regulations, or for reasons of safety of air navigation, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.
ARTICLE 9

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 the operation by the designated airlines of either Contracting Party of the agreed services, the interests of the designated airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration 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 such services.

4. The agreed services provided by a designated airline 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, cargo and mail originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and 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) the requirements of through airline operation; and

   (c) traffic requirements of the region through which the agreed service passes, after taking account of local and regional services.

5. The capacity to be provided by the designated airlines of the Contracting Parties in respect of the agreed services shall be agreed between the aeronautical authorities of both Contracting Parties in accordance with the principles set out in paragraphs 1, 2, 3 and 4 of this Article.

ARTICLE 10

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.

2. These tariffs shall be determined in accordance with the following provisions:

   (a) Agreement on the tariffs should, wherever possible, be reached by the designated airlines by use of an appropriate international rate-fixing mechanism such as the International Air Transport Association. When this is not possible, tariffs in respect of each of the specified
routes and sectors thereof shall, wherever possible, be agreed between the designated airlines concerned. In any case the tariffs shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties in accordance with the procedures applicable in each Contracting Party.

(b) If the designated airlines concerned cannot agree on the tariffs, or if the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve the tariffs submitted, in accordance with the provisions of paragraph 2(a) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement on the appropriate tariffs.

(c) If the agreement between the aeronautical authorities under the provisions of paragraph 2(b) of this Article cannot be reached, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.

(d) No new tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it, except under the terms of paragraph 5 of Article 15 of this Agreement. Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall prevail.

ARTICLE 11

1. The designated airlines of each Contracting Party shall be permitted in accordance with the applicable laws and regulations of the other Contracting Party within the area of the other Contracting Party to establish and maintain their offices and to engage in activities necessary for the provision of air services.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the applicable laws and regulations of the other Contracting Party, 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, in accordance with the applicable laws and regulations of the other Contracting Party, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

3. The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled in accordance with the applicable laws and regulations of the other Contracting Party to bring in and maintain at their offices in the area of the other Contracting Party their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

4. Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to transfer, in accordance with the applicable laws and regulations of the first Contracting Party, in convertible currencies, at the
prevailing rate of exchange in the official market at the time of remittance, the excess of receipts over expenditure earned by those airlines in the area of the first Contracting Party, and to establish and maintain, for the provision of air services, accounts in foreign currency and in convertible domestic currency in accordance with the applicable laws and regulations of the first Contracting Party.

ARTICLE 12

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at the latter’s request 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 the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services.

ARTICLE 13

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963,1 the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on 16 December 19702 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971.3

2. The Contracting Parties shall provide to each other upon request all necessary assistance in accordance with their respective laws and regulations 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, take all possible measures to act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. Each Contracting Party shall take all possible measures to require that its airlines incorporated and having their principal place of business in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

---

2 Ibid., vol. 860, p. 105.
3 Ibid., vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).
4. Each Contracting Party agrees that such airlines 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 taken 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, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

ARTICLE 14

1. It is the intention of both Contracting Parties that there should be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of this Agreement.

2. Each Contracting Party may at any time make a request in writing for consultation between the aeronautical authorities. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date such request is received, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 15

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 endeavour to settle it by negotiation between themselves.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a person who cannot be regarded as neutral in relation to the dispute by virtue of his or her nationality or residence and shall act as the President of the tribunal.

3. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty days.
If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

4. If the President considers that he or she is a person who cannot be regarded as neutral in relation to the dispute by virtue of his or her nationality or residence, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground may be requested by either Contracting Party to make the appointment.

5. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

ARTICLE 16

1. Either Contracting Party may at any time request in writing consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending this Agreement. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of receipt of such request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

2. If the amendment relates to the provisions of this Agreement other than those of the Annex, the amendment shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the date of exchange of notes between both Contracting Parties notifying such approval.

3. If the amendment relates only to the Annex, the consultation shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Annex, the amendments on the matter shall enter into force after they have been confirmed by exchange of notes between both Contracting Parties.

ARTICLE 17

Either of the Contracting Parties may at any time notify the other in writing of its intention to terminate this Agreement. If such notice is given, this Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate, unless by agreement between the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiration of that period.

ARTICLE 18

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.
ARTICLE 19

This Agreement shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the date of exchange of notes between both Contracting Parties notifying such approval.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in duplicate, in the Japanese and English languages, both texts being equally authentic, at Hong Kong, this 28th day of February 1997.

For the Government of Hong Kong:
STEPHEN IP

For the Government of Japan:
HIDEAKI UEDA
### ANNEX

**Section I**

Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of Japan:

<table>
<thead>
<tr>
<th>(Points in Japan)</th>
<th>(Intermediate Points)</th>
<th>(Points in Hong Kong)</th>
<th>(Points beyond)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Tokyo</td>
<td>two intermediate</td>
<td>Hong Kong</td>
<td>points</td>
</tr>
<tr>
<td>Nagoya</td>
<td>points in Asia</td>
<td></td>
<td>beyond</td>
</tr>
<tr>
<td>Osaka</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Fukuoka</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kagoshima</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Naha</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Sapporo</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Two other points in Japan</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Note 1:** The agreed services operated by the designated airline or airlines of Japan shall begin at a point in the area of Japan, but other points on the specified routes may at the option of each designated airline be omitted on any or all flights.

**Note 2:** Subject to Note 3, specific combinations of points on the specified routes to be operated by the designated airline or airlines of Japan shall be jointly determined and confirmed in writing between the Contracting Parties.

**Note 3:** The designated airline or airlines of Japan may continue to exercise the traffic rights, between the two intermediate points in Asia and Hong Kong, which were exercised by those airlines immediately before the date of entry into force of this Agreement.

**Note 4:** No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.
Section II

Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of Hong Kong:

<table>
<thead>
<tr>
<th>(Points in Hong Kong)</th>
<th>(Intermediate Points)</th>
<th>(Points in Japan)</th>
<th>(Points beyond)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hong Kong</td>
<td>two intermediate points in Asia</td>
<td>Fukuoka</td>
<td>points beyond</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Osaka</td>
<td>Nagoya</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Tokyo</td>
<td>Sapporo</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Naha</td>
<td>Kagoshima</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Sendai</td>
<td>Hiroshima</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Note 1: The agreed services operated by the designated airline or airlines of Hong Kong shall begin at a point in the area of Hong Kong, but other points on the specified routes may at the option of each designated airline be omitted on any or all flights.

Note 2: Subject to Note 3, specific combinations of points on the specified routes to be operated by the designated airline or airlines of Hong Kong shall be jointly determined and confirmed in writing between the Contracting Parties.

Note 3: The designated airline or airlines of Hong Kong may continue to exercise the traffic rights, between the two intermediate points in Asia and Japan, which were exercised by those airlines immediately before the date of entry into force of this Agreement.

Note 4: No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.
空企業の選択によって省略することができる。

注2
注3の規定に従うことを条件として、香港の一又は二以上の指定航空企業は、中間地点としてのアジュの二地点を日本国と中間地点における運航経路の指定航空企業が行使していた運航経路を引き続き行使することができる。

注3
香港の一又は二以上の指定航空企業は、中間地点としてのアジュの二地点を日本国と中間地点における運航経路の指定航空企業が行使していた運航経路を引き続き行使することができる。
注１ 日本国の一角は三以上の指定航空企業が運営するため、その指定航空企業の選択によって省略することができる。

注２ 日本国の一又は三以上の指定航空企業の選択によって省略することができる。

注３ 日本国の一角は三以上の指定航空企業の選択によって省略することができる。

注４ 中間地点又は以遠の地点として、中国本土における地点に寄航することはできない。

第二部

香港の一角又は二以上の指定航空企業が両方向に運営する路線
日本国の一部は、千以上の指定航空企業が両方向に運営する路線

東京

中間地点

中間地点としてのアジア内の二地点

札幌 那覇 鹿児島 大阪 名古屋
第十九条

この条約は、各締約政府によりその法的手続に従って承認されるものとし、その承認通告する公文を両

締約政府の間で交換された日に効力を発する。

以上の証拠として、下記は、各締約政府から正当に委任を受けてこの条約に署名した。

香港政府のために

上田秀明

日本国政府のために

葉 沖 寧
改正がこの協定附属書を除くこの規定について行われる場合には、当該改正は、各締約政府によりその力を生ずる。

4. 改正が附属書についてのみ行われる場合には、協議下、締約政府の航空当局の間で行う。締約政府の航空当局が新たな又は修正された附属書について合意したときは、改正は、締約政府の間で公文の交換によって確認された後に効力を生ずる。

第十七条

いずれの一方の締約政府も、他方の締約政府の航空当局に対して、この協定を終了させる意思をいつでも書面により通告することができる。通告があからたときは、この協定は、当該他方の締約政府が通告を受け領した日の後一年で終了する。ただし、通告が締約政府の間の合意により当該一年の期間の満了前に撤回された場合は、この協定及びその改正は、国際民間航空機関に登録する。

第十八条

Vol. 1981, I-33907
第十四条
両締約政府の航空当局がこの協定の実施に関するあらゆる問題について緊密な協力を確保するため定期的にかつしばしば協議することは、両締約政府の意図するところである。

第十五条
両締約政府は、いつでも書面により航空当局の間の協議を要請することができる。この協議については、両締約政府が別段の合意をしない限り、要請を受け領した日から六十日以内に開始する。

2 両締約政府が交渉により紛争を解決ることができなかった場合には、紛争は、いずれか一方の締約政府の要請により、各締約政府が指名する各一人の仲裁人から成る仲裁裁判所が決定のため付託することができる。第三の仲裁人は、仲裁裁判所の長として行動する。
1997 United Nations - Treaty Series

Vol. 1981, 1-33907

A.5G

11A.5G

1997

Nations Unies - Recueil des Traités
関係指定航空会社が運航に関して(b)の合意をすることができなかった場合又はいずれか一方の締約国の航空当局が提出された運航について(c)の認可をしなかった場合には、適用される運航の運費を適用される場合を除くほか、実施又は必要とする。この条の規定に従い運航が定められる。第十五条の間は、既に実施されている運航が適用される。

各締約国の指定航空会社は、他方の締約国の関係法令に従い、当該他方の締約国の関係法令を提供するために必要な活動に従事することを認められるものとする。
第九条

両締約政府の指定航空企業は、特定路線において協定業務を運営する公平かつ均等な機会を有する。

1 同一路線の全部又は一部において提供する業務が不利益を及ぼさないように、当該両方の締約政府の指定航空企業が

2 両締約政府の指定航空企業の利益を考慮されるものとする。

3 両締約政府の指定航空企業が提供する協定業務は、公衆の協定業務に対する要求に密接な関連を有するものでなければならない。

4 指定航空企業が提供する協定業務は、当該航空企業を指定した締約政府の協定地域内向かう旅客、貨物及び郵便物の郵送に対するその時期の需要及び合理的に予測される

その後の需要に適合する輸送力を合理的な利用率で供給することを第一の目的とする。特定路線上の地点であって、当該航空企業を指定した締約政府の協定地域内における旅客、貨物及び郵便物の運送については、輸送力が他の事項に関連を有するものでなければならない。
地方に向けて運送される旅客、貨物又は郵便物をその協定地域内の一地点において積み込む権利を与える

第七条

一方の締約政府がその管理の下にある空港その他の施設の使用につき他方の締約政府の指定航空企業に対して課し又は課することを認める料金は、当該航空機がその他の施設の使用について支払う料金よりも高額のものであってはならない。

一方の締約政府の指定航空企業の航空機に他方の締約政府の協定地域内において積み込まれたもの、かつ、協

Vol. 1981, I-33907

Vol. 1981, 1-33907

1997

Treaty Series

Nations Unies
Recueil des Traités

295

(a)

(b)

m: V

IJ

U

4

46

7D~

U)

+75

C

-t-

m

Z

-
「協定地域」及は、日本国に関しては千九百四十四年十二月七日にシカゴで署名のため前公開された国際民間航空条約（以下「条約」という）第二条で定める「領域」の意味を有し、香港に関してもは香港島、九龍及び新界をいう。

それ、条約第二条で定める意義を有する

(d) 航空業務

(e) 航空業務

(f) 航空業務

(g) 航空業務

2 附属書は、この協定の不可分の一部を成すものとし、「協定」というときは、別段の定めがある場合を除くほか、附属書を含むものとする。
航空業務に関する香港政府及び日本国政府との間の協定

香港と日本国との間に既に存在する民間航空に関する関係を維持すること及びこの関係を更に推進するた
めの枠組みを設定することを目的として協定を締結することを希望して、

第一条

次のとおり協定した。

(a) [航空当局]とは、日本国にあっては輸送大臣又は同大臣が現在遂行し得る民間航空に関する任務を

(b) [指定航空企業]とは、第四条の規定に従い指定される、かつ、許可を与えられた航空企業をいう。

Vol. 1981, 1-33907
ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE HONG KONG ET LE GOUVERNEMENT DU JAPON RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de Hong Kong et le Gouvernement du Japon;
Désireux de conclure un accord afin de consolider les relations existantes en matière d'aviation civile entre Hong Kong et le Japon et de mettre en place un cadre pour renforcer ces relations;
Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

1. Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispole autrement :

a) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Japon, le Ministre du Transport ou toute personne habilitée à exercer les fonctions qui relèvent dudit Ministre ou des fonctions similaires, et, dans le cas de Hong Kong, le Secrétaire aux Services économiques ou le Directeur de l'Aviation civile ou toute personne ou tout organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) L'expression « entreprise aérienne désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'article 4 du présent Accord;

c) Le terme « zone », en ce qui concerne le Japon, a la signification attribuée au terme « territoire » dans l'Article 2 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 19442 (ci-après dénommée « la Convention ») et, en ce qui concerne Hong Kong, désigne l'Île de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux Territoires;

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) Le terme « Annexe » désigne l'Annexe au présent Accord et tout amendement apporté à l'Annexe, conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Accord;

f) L'expression « route indiquée » désigne une quelconque des routes indiquées dans l'Annexe;

g) L'expression « services agrégés » désigne tous services aériens exploités sur les routes indiquées.

1 Entré en vigueur le 18 juin 1997 par notification, conformément à l'article 19.
2. L’Annexe forme partie intégrante du présent Accord et toute référence à l’« Accord » contient des références à l’Annexe sauf précision contraire.

**Article 2**

Dans la mise en œuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention, y compris à toute annexe adoptée aux termes de l’Article 90 de la Convention et à tout amendement apporté à la Convention ou à ses Annexes aux termes des Articles 90 et 94 de ladite Convention, qui s’appliquent aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

**Article 3**

Chaque Partie contractante accorde à l’autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord pour permettre à ses entreprises de transport aérien désignées d’établir et d’exploiter les services agréés sur les routes indiquées.

**Article 4**

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 agréés sur les routes indiquées. L’expression « a le droit de désigner » inclut le droit de modifier les désignations déjà faites.

2. Au reçu d’une désignation, l’autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article et du paragraphe 1 de l’article 8, accorder sans retard à l’entreprise ou aux entreprises désignée(s) les autorisations d’exploitation voulues, conformément à sa législation et à sa réglementation.

3. Une entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante peut être amenée à prouver aux autorités aéronautiques de l’autre Partie contractante qu’elle remplit les conditions nécessaires prescrites par la législation et la réglementation normalement et raisonnablement appliquées par lesdites autorités pour exploiter des services aériens internationaux.

4. Une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, peut commencer à exploiter les services agréés, à condition que les tarifs établis conformément aux dispositions de l’article 10 du présent Accord soient en vigueur en ce qui concerne lesdits services.

**Article 5**

1. Chaque Partie contractante accorde à l’autre Partie contractante le droit de mettre les entreprises de transport aérien de l’autre Partie contractante en mesure de profiter des privilèges suivants en ce qui concerne leurs services aériens internationaux :

   a) Le droit de survoler la zone de la première Partie contractante sans y atterrir; et

   b) Le droit de faire escale dans la zone de la première Partie contractante à des fins non commerciales.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit, pendant l’exploitation des services agréés sur une route indiquée, en plus des privilèges spécifiés au
paragraphe 1 du présent article, de faire des escales dans la zone de l’autre Partie contractante aux points spécifiés pour cette route dans l’Annexe, pour embarquer ou débarquer des passagers, du fret et du courrier, séparément ou conjointement.

3. Aucune des dispositions du paragraphe 2 du présent article n’est réputée conférer aux entreprises de transport aérien désignées d’une Partie contractante le droit d’embarquer en un point de la zone de l’autre Partie contractante des passagers et du fret, ou du courrier, acheminés moyennant contrat de location ou rémunération, à destination d’un autre point de la zone de cette autre Partie contractante.

**Article 6**

Les redevances qu’une Partie contractante peut imposer ou autoriser à imposer aux entreprises de transport aérien désignées de l’autre Partie contractante pour l’utilisation des aéroports et des autres facilités dont elle assume le contrôle ne sont pas plus élevées que celles payées pour l’utilisation des aéroports et facilités par une entreprise de transport aérien de la première Partie contractante ou d’autres entreprises de transport aérien exploitant des services aériens internationaux.

**Article 7**

1. Les aéronefs utilisés pour les services agrémentés et exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l’une ou l’autre Partie contractante, ainsi que le carburant, les lubrifiants, les pièces de rechange, l’équipement ordinaire et les approvisionnements conservés à bord des aéronefs sont exonérés des droits de douane, droits d’accise, frais d’inspection et autres charges similaires, impôts ou redevances, dans la zone de l’autre Partie contractante, même lorsque lesdits articles sont consommés ou utilisés sur la partie du voyage accomplie au-dessus de ladite zone.

2. Le carburant, les lubrifiants, les pièces de rechange, l’équipement ordinaire et les approvisionnements conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées d’une des Parties contractantes dans la zone de l’autre Partie contractante et utilisés pour les services agrémentés, sont, sous réserve de la réglementation de la deuxième Partie contractante, exonerés des droits de douane, droits d’accise, frais d’inspection et autres droits, impôts ou redevances similaires.

3. Le carburant, les lubrifiants, les pièces de rechange, l’équipement ordinaire et les approvisionnements de bord introduits pour le compte des entreprises de transport aérien désignées de l’une des Parties contractantes et entreposés dans la zone de l’autre Partie contractante sous la surveillance des douanes et destinés à approvisionner l’aéronef de ces entreprises de transport aérien désignées sont, sous réserve de la réglementation de la deuxième Partie contractante, exonerés des droits de douane, droits d’accise, frais d’inspection et autres droits, impôts ou redevances similaires.

**Article 8**

1. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d’accorder l’autorisation d’exploitation mentionnée au paragraphe 2 de l’article 4 du présent Accord ou d’imposer les conditions qu’elle juge nécessaires à l’exercice par une entreprise de transport aérien désignée par l’autre Partie contractante des privilèges spécifiés au paragraphe 2 de l’article 5 du présent Accord :

Vol. 1981, I-33907
a) Dans le cas du Gouvernement de Hong Kong, s’il n’a pas la preuve que la ligne aérienne est bien immatriculée au Japon et qu’elle y a son siège principal d’activités;

b) Dans le cas du Gouvernement japonais, s’il n’est pas convaincu que la ligne aérienne est bien immatriculée à Hong Kong et qu’elle y a son siège principal d’activités.

2. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer ou de suspendre une autorisation d’exploitation pour l’exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l’article 5 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par 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 Hong Kong, s’il n’a pas la preuve que la ligne aérienne est bien immatriculée au Japon et qu’elle y a son siège principal d’activités;

ii) Dans le cas du Gouvernement japonais, s’il n’est pas convaincu que la ligne aérienne est bien immatriculée à Hong Kong et qu’elle y a son siège principal d’activités ;

b) Si l’entreprise manque à se conformer aux lois et règlements de la Partie contractante qui aura accordé ces droits ; ou

c) Si cette entreprise de transport aérien manque à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

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

Article 9

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

2. Dans l’exploitation des services agréés, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l’autre Partie contractante de façon à ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services agréés fournis par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport.

4. Les services agréés fournis par une entreprise de transport aérien désignée ont comme but principal de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande normalement prévisible de transport de passagers et de fret, y compris le courrier, en provenance ou à destination de la zone de la Partie contractante qui a désigné l’entreprise de transport aérien. Pour le transport des passagers et du fret, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la zone de celle qui a désigné l’entre-
prise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

   a) Aux exigences du trafic à destination et en provenance de la zone de la Partie contractante qui a désigné l’entreprise;

   b) Aux exigences de l’exploitation des services long courrier; et

   c) Aux besoins du trafic de la zone desservie par les services agréés, compte tenu des autres services aériens locaux et régionaux.

5. La capacité devant être fournie par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes en ce qui concerne les services agréés est déterminée entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, conformément aux principes exposés aux paragraphes 1, 2, 3 et 4 du présent article.

Article 10

1. Les tarifs applicables à tous les services agréés sont fixés à des niveaux raisonnables qui tiennent compte de tous les facteurs pertinents, y compris les charges d’exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres transporteurs aériens sur toute ou partie de la route indiquée.

2. Lesdits tarifs sont fixés conformément aux dispositions suivantes :

   a) Les accords relatifs aux tarifs doivent, autant que possible, être fondés sur le mécanisme de fixation des tarifs établi par l’Association de transport aérien international. Si c’est impossible, les tarifs concernant chacune des routes et tronçons de route indiqués sont arrêtés d’un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées concernées. En tout état de cause, les tarifs sont soumis à l’approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes conformément aux procédures applicables dans chacune d’elles.

   b) Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent convenir de tarifs, ou si les autorités aéronautiques de l’une ou l’autre des Parties contractantes n’approuvent pas les tarifs soumis, conformément aux dispositions du paragraphe 2, a du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s’efforcent de parvenir à un accord sur les tarifs appropriés.

   c) Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à un accord conformément aux dispositions du paragraphe 2, b du présent article, le différend est réglé, conformément aux dispositions de l’article 15 du présent Accord.

   d) Aucun nouveau tarif n’entre en vigueur s’il n’est pas approuvé par les autorités aéronautiques de l’une ou l’autre des Parties contractantes, sauf dans le cadre des conditions visées au paragraphe 5 de l’article 15 du présent Accord. Les tarifs en vigueur continuent d’être appliqués jusqu’à la fixation de nouveaux tarifs, conformément aux dispositions du présent article.

Article 11

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit, conformément à la législation et réglementation applicables de l’autre Partie contractante d’ouvrir des bureaux et d’entreprendre les activités nécessaires à la fourniture des services aériens dans la zone de cette autre Partie contractante.
2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit, conformément à la législation et réglementation applicables de l’autre Partie contractante, de vendre des titres de transport aérien dans la zone de l’autre Partie contractante, soit directement, soit par l’intermédiaire d’agents. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre et toute personne a le droit d’acheter, conformément à la législation et réglementation de l’autre Partie contractante, ces titres de transport en monnaie locale ou dans toute autre devise librement convertible.

3. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit, conformément à la législation et à la réglementation de l’autre Partie contractante, d’introduire et de maintenir dans la zone de l’autre Partie contractante leurs cadres de direction, agents techniques, personnel d’exploitation et autres spécialistes indispensables à la fourniture des services aériens.

4. Chaque Partie contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l’autre Partie contractante le droit de transférer, conformément à la législation et à la réglementation applicables de la première Partie contractante, en devises convertibles, au taux de change prévalant sur le marché officiel au moment de l’opération, l’excédent des recettes sur les dépenses enregistré par lesdites entreprises de transport aérien dans la zone de la première Partie contractante et d’ouvrir et de gérer, pour la fourniture des services aériens, des comptes en devises étrangères et en monnaie locale convertible, conformément à la législation et à la réglementation applicables de la première Partie contractante.

Article 12
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 agréés, par les entreprises de transport aérien désignées de la première Partie contractante. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus pour permettre de déterminer le volume du trafic acheminé par lesdites entreprises de transport aérien dans le cadre des services agréés.

Article 13

2. Les Parties contractantes s’accordent mutuellement, sur demande, toute l’assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicites d’aéronefs civils et les autres actes illégaux dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers

---
2 Ibid. vol. 860, p. 105.
3 Ibid., vol. 974, p. 177.
Vol. 1981, I-33907
et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention. Chaque Partie contractante exige des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés sur son propre registre, et qui ont le lieu principal de leurs activités dans sa zone et des exploitants des aéroports de sa zone, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sécurité de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de se conformer aux dispositions sur la sécurité de l'aviation visées au paragraphe 3 du présent article, que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée dans la zone, la sortie de la zone ou le séjour dans la zone de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que les mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, le fret, et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sécurité raisonnable soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'âlronéf civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sans danger à cet incident ou à cette menace d'incident.

**Article 14**

1. Les deux Parties contractantes ont l'intention de tenir régulièrement et fréquemment des consultations entre leurs autorités aéronautiques pour assurer une étroite collaboration sur toutes les questions ayant une incidence sur la mise en œuvre du présent Accord.

2. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander par écrit des consultations entre les autorités aéronautiques. Ces consultations doivent s'engager dans les 60 jours qui suivent la date de réception de ladite demande, sauf convention contraire entre les Parties contractantes.

**Article 15**

1. Si un différend surgit entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de le régler par négociations entre elles.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent soumettre le différend, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, pour décision, à un tribunal composé de trois arbitres, un qui doit être nommé par chaque Partie contractante, et le troisième désigné d'un commun accord par les deux arbitres déjà choisis, à condition que ce troisième arbitre ne soit pas une personne qui ne puisse être considérée comme neutre par rapport au différend, en
vertu de sa nationalité ou de sa résidence; ce dernier arbitre joue le rôle de Président du tribunal.

3. Chaque Partie contractante désigne un arbitre dans les soixante jours à compter de la date de réception par l'une des Parties contractantes de la notification demandant un arbitrage envoyée par l'autre, et le troisième arbitre doit être désigné dans un nouveau délai de soixante jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son propre arbitre dans le délai de soixante jours ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être prié par l'une ou l'autre Partie contractante de nommer un arbitre ou des arbitres.

4. Si le Président estime qu'il est ou qu'elle est une personne qui ne peut être considérée comme neutre par rapport au différend du fait de sa nationalité ou de sa résidence, le Vice-Président le plus ancien qui n'est pas disqualifié pour ce motif peut être prié par l'une ou l'autre Partie contractante de procéder à la nomination.

5. Les Parties contractantes se conforment à toute décision prise aux termes du paragraphe 2 du présent article.

Article 16

1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander par écrit des consultations avec l'autre Partie contractante pour amender le présent Accord. Ces consultations commencent dans les soixante jours qui suivent la date de réception de ladite demande, sauf convention contraire entre les Parties contractantes.

2. Si l'amendement est lié aux dispositions du présent Accord autres que celles de l'Annexe, ledit amendement est approuvé par chaque Partie contractante, conformément à ses procédures constitutionnelles, et entre en vigueur à la date de l'échange des notes entre les Parties contractantes indiquant cette approbation.

3. Si l'amendement ne concerne que l'Annexe, les consultations se tiennent entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Lorsque lesdites autorités conviennent d'une nouvelle Annexe ou de revisions à l'Annexe, lesdits amendements entrent en vigueur après leur confirmation par échange de notes entre les Parties contractantes.

Article 17

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment informer l'autre par écrit de son intention de mettre fin au présent Accord. Si tel est le cas, le présent Accord cesse d'être valide un an après la date de réception par l'autre Partie contractante de la notification de résiliation sauf, si après accord entre les Parties contractantes, la notification en question est retirée avant l'expiration de ladite période.

Article 18

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

Article 19

Le présent Accord est approuvé par chaque Partie contractante conformément à ses procédures constitutionnelles et entre en vigueur à la date de l'échange des notes d'approbation entre les Parties contractantes.
EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouverne-
ments respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire en langues anglaise et japonaise, les deux textes
faisant également foi, à Hong Kong le 28 février 1997.

Pour le Gouvernement
de Hong Kong :

STEPHEN IP

Pour le Gouvernement
du Japon :

HIDEAKI UE DA
ANNEXE

Section I

Routes à exploiter dans les deux directions par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Japon :

<table>
<thead>
<tr>
<th>Points au Japon</th>
<th>Points intermédiaires</th>
<th>Points à Hong Kong</th>
<th>Points au-delà</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Tokyo</td>
<td>Deux points intermédiaires en Asie</td>
<td>Hong Kong</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Nagoya</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Osaka</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Fukuoka</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Kagoshima</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Naha</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Sapporo</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>Deux autres points au Japon</td>
<td></td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

Note 1 : Les services agréés assurés par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Japon commencent à un point situé au Japon, mais les autres points sur les routes indiquées peuvent au choix de chaque entreprise désignée être omis sur l’un quelconque ou tous les vols.

Note 2 : Sous réserve de la Note 3, des combinaisons spécifiques de points sur les routes indiquées à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Japon sont déterminées conjointement et confirmées par écrit entre les Parties contractantes.

Note 3 : La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Japon peuvent continuer d’exercer leurs droits de trafic entre les deux points intermédiaires en Asie et Hong Kong, qui étaient exercés par les entreprises en question immédiatement avant la date de l’entrée en vigueur du présent Accord.

Note 4 : Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.
Section II

Routes à exploiter dans les deux directions par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de Hong Kong :

<table>
<thead>
<tr>
<th>Points à Hong Kong</th>
<th>Points intermédiaires en Asie</th>
<th>Points au Japon</th>
<th>Points au-delà</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Hong Kong</td>
<td>Deux points intermédiaires</td>
<td>Fukuoka, Osaka</td>
<td>Points au-delà</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Nagoya, Tokyo</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Sapporo, Naha</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Kagoshima, Naha</td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>Sendai, Hiroshima</td>
<td></td>
</tr>
</tbody>
</table>

*Note 1:* Les services agréés assurés par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de Hong Kong commencent à un point situé dans la zone de Hong Kong, mais les autres points sur les routes indiquées peuvent au choix de chaque entreprise désignée être omis sur l’un quelconque ou tous les vols.

*Note 2:* Sous réserve de la Note 3, des combinaisons spécifiques de points sur les routes indiquées à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de Hong Kong sont déterminées conjointement et confirmées par écrit entre les Parties contractantes.

*Note 3:* La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de Hong Kong peuvent continuer d’exercer leurs droits de trafic entre les deux points intermédiaires en Asie et au Japon, qui étaient exercés par les entreprises en question immédiatement avant la date de l’entrée en vigueur du présent Accord.

*Note 4:* Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.
No. 33908

HONG KONG
(UNDER AN ENTRUSTMENT OF AUTHORITY FROM THE UNITED KINGDOM GOVERNMENT)

and

MYANMAR

Agreement concerning air services (with annex). Signed at Hong Kong on 4 March 1997

Authentic text: English.

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 30 June 1997.

HONG KONG
(EN VERTU D'UNE DÉLÉGATION DE POUVOIRS DE LA PART DU GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI)

et

MYANMAR

Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Hong Kong le 4 mars 1997

Texte authentique : anglais.

AGREEMENT\(^1\) BETWEEN THE GOVERNMENT OF HONG KONG AND THE GOVERNMENT OF THE UNION OF MYANMAR CONCERNING AIR SERVICES

The Government of Hong Kong and the Government of the Union of Myanmar,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between Hong Kong and Myanmar,

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 Hong Kong, the Director of Civil Aviation, and in the case of Myanmar, the Department of Civil Aviation of the Ministry of Transport, 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 Hong Kong includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to Myanmar means the land areas and territorial waters adjacent thereto and airspace under the sovereignty or protection of Myanmar;

(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 Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944,\(^2\)

(e) the term “this Agreement” includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

\(^1\) Came into force on 11 June 1997 by notification, in accordance with article 19.\(^3\)


Vol. 1981, I-33908
ARTICLE 2

Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

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

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 routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.
ARTICLE 4

Designation of and 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) Each Contracting Party 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 such Contracting Party is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the area of the other Contracting Party.

(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 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) where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the area of the other Contracting Party; 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 other Contracting Party.

ARTICLE 6

Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the 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 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 benefits 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 Hong Kong and Myanmar shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being had 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 Hong Kong and Myanmar 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 15 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 Hong Kong for carriage between Myanmar and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Myanmar and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of Myanmar for carriage between Hong Kong and a State other than Myanmar shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Hong Kong 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 routeing 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 one Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.

(2) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of 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

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.

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

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

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable security measures to meet a particular threat.
(5) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, each Contracting Party shall assist the other Contracting Party by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

ARTICLE 10

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 11

Conversion and Remittance of Revenue

(1) Subject only to any foreign currency regulations which may be imposed by Myanmar with uniform application, the designated airlines of Hong Kong shall have the right to convert and remit to Hong Kong from Myanmar on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of Myanmar shall have the right to convert and remit to Myanmar from Hong Kong on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted in accordance with the relevant laws and regulations without restriction at the official 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 12

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 and operational staff who are required for the provision of air transportation.
(2) The designated airlines of each Contracting Party shall, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party, have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents.

ARTICLE 13
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 14
Consultation

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

ARTICLE 15
Settlement of Disputes

If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall try to settle it by negotiation in a spirit of close co-operation and mutual understanding.
ARTICLE 16
Amendment

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

ARTICLE 17
Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement. If such notice is given the present Agreement shall terminate twelve months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiration of this period.

ARTICLE 18
Registration with the
International Civil Aviation Organization

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

ARTICLE 19
Entry into Force

The present Agreement shall be approved by each Contracting Party in compliance with its legal procedures and shall enter into force on the day each Contracting Party informs the other Contracting Party in writing that such procedures have been completed.

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

Done, in two originals at Hong Kong this 4th day of March 1997 in the English language.

For the Government
of Hong Kong:
STEVEN IP
Secretary for Economic Services

For the Government
of the Union of Myanmar:
MAUNG MAUNG ZAN
Department of Civil Aviation
ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Hong Kong:
Hong Kong—intermediate points—a point in Myanmar—points beyond.

Notes:
1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of Hong Kong may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at Hong Kong.
3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in Myanmar or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by 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 Myanmar:
Points in Myanmar—intermediate points—Hong Kong—points beyond.

Notes:
1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of Myanmar may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Myanmar.
3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at Hong Kong or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.
4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.
ACCORD\(^1\) ENTRE LE GOUVERNEMENT DE HONG KONG ET LE GOUVERNEMENT DE L'UNION DU MYANMAR RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de Hong Kong et le Gouvernement de l'Union du Myanmar;
Désireux de conclure un accord afin de mettre en place le cadre de l'exploitation des services aériens entre Hong Kong et le Myanmar;
Sont convenus de ce qui suit:

Article premier

DÉFINITIONS

Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

\(a\) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de Hong Kong, le Directeur de l'Aviation civile et, dans le cas de l'Union du Myanmar, le Département de l'Aviation civile du Ministère des Transports, ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

\(b\) L'expression « entreprise aérienne désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'article 4 du présent Accord;

\(c\) Le terme « zone », en ce qui concerne Hong Kong, désigne l'Ile de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux Territoires, et, en ce qui concerne le Myanmar, les zones terrestres et les eaux territoriales adjacentes, ainsi que l'espace aérien placé sous la souveraineté ou la protection du Myanmar;

\(d\) 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 la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944\(^2\);

\(e\) L'expression « le présent Accord » désigne également l'Annexe audit Accord et tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'au présent Accord.

Article 2

DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DE CHICAGO APPLICABLES AUX SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

Dans la mise en œuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'Aviation civile internationale,

---

\(^1\) Entré en vigueur le 11 juin 1997 par notification, conformément à l'article 19.

ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago, y compris à celles de ses Annexes et de tout amendement qui serait apporté à la Convention ou à ses Annexes et qui s’appliqueraient aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3

**OCTROI DE DROITS**

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l’autre Partie 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.


3. Aucune des dispositions du paragraphe 2 du présent article n’est réputée conférer aux entreprises de transport aérien désignées de l’une des Parties contractantes le droit d’embarquer en un point de la zone de l’autre Partie, des passagers et du fret, y compris du courrier, acheminés moyennant contrat de location ou rémunération, à destination d’un autre point de ladite zone.

4. Si, en raison d’un conflit armé, de troubles ou de faits politiques nouveaux, ou de circonstances particulières et inhabituelles, une entreprise de transport aérien désignée de l’une des Parties contractantes n’est pas en mesure d’exploiter un service sur la route normale, l’autre Partie contractante fait tout son possible pour faciliter le maintien du fonctionnement de ce service en réaménageant temporairement les routes de façon appropriée par accord mutuel entre les Parties contractantes.

Article 4

**DÉSIGNATION ET AUTORISATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN**

1. Chacune des Parties contractantes 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 ; elle peut aussi retirer ou 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. Chaque Partie contractante a le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, si elle n'a pas la preuve que l'entreprise de transport aérien est bien immatriculée et a son lieu principal d'activités dans la zone de l'autre Partie contractante.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par 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 de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services agréés, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 5

RÉVOCATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION D’EXPLOITATION

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de révoquer 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 de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou bien d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits :

   a) Lorsqu'elle n'a pas la preuve que la ligne aérienne est bien immatriculée et a son siège principal d'activités dans la zone de l'autre Partie contractante; ou

   b) Si l'entreprise de transport aérien en question manque à se conformer aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

   c) Si ladite entreprise de transport aérien manque d'une autre façon à se conformer aux conditions prescrites au titre du présent Accord.

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

Article 6

PRINCIPES RÉGISSENT L’EXPLOITATION DES SERVICES AGRIÉS

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter les services agréés 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 agréés, prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de façon à ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.
3. Les services agréés 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 comme but principal de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande normalement prévisible de transport de passagers et de fret, 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 du fret, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la zone de celle 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 et en provenance de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

   b) Aux besoins du trafic de la zone desservie par les services agréés, compte tenu des autres services aériens assurés par des entreprises de transport aérien des États de la région; et

   c) Aux exigences de l'exploitation des services long courrier.

4. La capacité à prévoir sur les routes indiquées est déterminée conjointement de temps à autre par les 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 des 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 de 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 Hong Kong et le Myanmar sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris du coût de l'exploitation des services agréés, de l'intérêt des usagers, d'un bénéfice raisonnable et des tarifs d'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, après consultation avec d'autres entreprises désignées exploitant tout ou partie de la même route. Toutefois, on ne peut empêcher une entreprise désignée de proposer, ni les autorités aéronautiques d'approuver, un tarif, si 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 indiquée.

4. Les tarifs proposés pour le transport entre Hong Kong et le Myanmar doivent être déposés auprès des autorités aériennes des deux Parties contractantes par l’entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) sous la forme que les autorités aériennes peuvent séparément exiger pour faire apparaître les éléments d’information prévus au paragraphe 1 du présent article. L’édit tarif est déposé soixante jours au moins (ou un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aériennes des Parties contractantes) avant la date proposée pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé est considéré comme ayant été déposé auprès des autorités aériennes d’une Partie contractante à la date à laquelle il est reçu par lesdites autorités aériennes.

5. Tout tarif proposé peut être approuvé par les autorités aériennes 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 approuvé par les autorités aériennes de ladite Partie contractante, à moins que dans les 30 jours (ou un délai plus bref éventuellement convenu par les autorités aériennes des deux Parties contractantes), les autorités aériennes d’une Partie contractante n’ayant pas reçu l’avis écrit de leur désapprobation du tarif proposé.

6. Si une notification de désapprobation est adressée, conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, les autorités aériennes des Parties contractantes peuvent déterminer le tarif par accord mutuel. A cet effet, l’une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours qui suivent l’envoi de la notification de désapprobation, demander des consultations entre les autorités aériennes des Parties contractantes, qui doivent avoir lieu dans les 30 jours à compter de la date à laquelle l’autre Partie contractante reçoit la notification écrite de la demande.

7. Si un tarif est refusé par les autorités aériennes d’une Partie contractante, conformément au paragraphe 5 du présent article, et si les autorités aériennes des Parties contractantes ne parviennent pas à fixer le tarif par accord mutuel, conformément aux dispositions du paragraphe 6 du présent article, le différend peut être réglé conformément aux dispositions de l’article 15 du présent Accord.

8. Sous réserve du paragraphe 9 du présent article, un tarif établi conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur jusqu’à ce qu’un nouveau tarif ait été établi.

9. Sauf accord des autorités aériennes 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 le tarif comporte une telle date;

b) Quand il n’en comporte pas, au-delà de douze mois après la date du dépôt d’un nouveau tarif auprès des autorités aériennes des Parties contractantes par une entreprise de transport aérien désignée de l’une des Parties contractantes;

10. a) Les tarifs à appliquer par une entreprise de transport aérien désignée par Hong Kong pour le transport entre le Myanmar et un autre État doivent être agréés par les autorités aériennes du Myanmar et, le cas échéant, par celles de
l’autre État. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées du Myanmar pour le transport entre Hong Kong et un État autre que le Myanmar doivent être agréés par les autorités aériennes 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 la Partie contractante qui en sollicite l’agrément auprès des autorités aériennes de l’autre Partie contractante, dans la forme exigée par ces autorités pour obtenir les renseignements visés au paragraphe 1 du présent article et cela au moins 90 jours (ou un délai plus court si lesdites autorités aériennes y consentent) avant la date projetée de son entrée en vigueur. Le tarif proposé est réputé être déposé à la date à laquelle ces autorités aériennes l’ont reçu.

c) Tout tarif ainsi proposé peut être agréé à tout moment par les autorités aériennes 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 ne fassent tenir à l’entreprise désignée qui en sollicite l’agrément une notification écrite signifiant leur refus.

d) Les autorités aériennes de chaque Partie contractante peuvent retirer leur agrément à tout tarif de cette nature déjà agréé ou réputé avoir été agréé par elles, moyennant l’envoi d’un préavis de 90 jours, 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 des paragraphes 5 et 10, c du présent article, les autorités aériennes d’une Partie contractante ne refusent 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 par 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, leur carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d’utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons, 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 services à l’arrivée, à condition que ces équipements normaux et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Les équipements normaux, les combustibles, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d’utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac), le stock de billets imprimés, les lettres de transport aérien et autres imprimés à l’en-tête de l’entreprise de transport aérien
désignée de l'une des Parties contractantes et la documentation publicitaire babi-
tuelle diffusée gratuitement par ladite entreprise de transport aérien désignée, intro-
duits dans la région 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 services
à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au
cours du survol de la région de cette 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 douanières de l'autre Partie contractante.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les autres équipements et approvi-
sionnements visés au paragraphe 1 du présent article, peuvent être déchargés dans
la région 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.

5. Les exemptions prévues par le présent article s'appliquent également lors-
qu'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes a
conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrange-
ments en vue du prêt ou du transfert, dans la région 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 entreprises
bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

6. Les bagages et les marchandises en transit direct dans la région de chaque
Partie contractante sont exonérés des droits de douane, droits d'accise et redev-
ances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de services à l'arrivée.

Article 9

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a envers
l'autre Partie contractante de protéger la sécurité de l'aviation civile contre toute
intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord.

2. Chaque Partie contractante reçoit à sa demande toute l'assistance néces-
saire fournie par l'autre Partie contractante pour prévenir les actes de capture illicite
daéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs,
de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services
de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sécurité de l'aviation
civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment
aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation fixées par l'Organisation de
l'aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention relative
à l’aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chacune des Parties contractantes exige des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés sur son registre, ou qui ont le lieu principal de leurs activités ou leur résidence permanente dans sa zone, et des exploitants d’aéroports de sa zone, qu’ils se conforment à ces dispositions relatives à la sécurité de l’aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d’aéronefs peuvent être tenus de se conformer aux dispositions sur la sécurité de l’aviation visées au paragraphe 3 du présent article, et que l’autre Partie contractante prescrit pour l’entrée dans sa zone, la sortie de la zone ou le séjour dans la zone de l’autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, l’équipage, les bagages à main, les bagages de soute, le fret, et les provisions de bord avant et pendant l’embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande que lui adresse l’autre Partie contractante en vue d’obtenir que des mesures spéciales de sécurité raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d’incident ou de menace d’incident de capture illicite d’aéronef civil ou d’autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s’entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sans danger à cet incident ou à cette menace d’incident.

**Article 10**

**FOURNITURE DE STATISTIQUES**

Les autorités aéronautiques d’une 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 agrémentés, par les entreprises de transport aérien désignées de la première Partie contractante. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus pour permettre de déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises de transport aérien désignées sur les services agrémentés, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

**Article 11**

**CONVERSION ET TRANSFERT DES RECETTES**

1. Sous réserve des règlements concernant les devises étrangères susceptibles d’être imposées par le Myanmar, pour une application uniforme, les entreprises de transport aérien désignées de Hong Kong ont le droit de convertir et de transférer à Hong Kong à partir du Myanmar, sur demande, les recettes locales en excédent des sommes déboursées localement. Les entreprises désignées du Myanmar ont le droit de convertir et de transférer au Myanmar à partir de Hong Kong, sur demande, les recettes locales en excédent des sommes déboursées localement.

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

Article 12

REPRÉSENTATION ET VENTE DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

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 dans la région de cette autre Partie contractante leurs cadres de direction, agents techniques, personnel d’exploitation et autres spécialistes nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit, conformément aux lois et règlements de l’autre Partie contractante, de vendre des prestations de transport aérien dans la zone de l’autre Partie contractante, soit directement, soit par l’intermédiaire d’agents.

Article 13

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 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 transportées.

2. Aucune des Parties contractantes n’impose ni ne permet 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 désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

3. Chaque Partie contractante encourage la concertation, pour la perception des redevances d’usage, entre ses autorités responsables de la perception et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par ses autorités, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l’entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toutes propositions de modification des redevances d’usage sont communiquées aux usagers avec un délai de préavis raisonnable pour leur permettre d’exprimer leur opinion avant que les modifications entrent en vigueur. Chaque Partie contractante encourage en outre ses autorités compétentes en matière de redevances et les usagers à échanger les informations utiles concernant les redevances d’usage.

Vol. 1981, I-33908
Article 14

Consultations

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

Article 15

Règlement des différends

Si un différend surgit entre les Parties contractantes au sujet de l’interprétation ou de l’application du présent Accord, les Parties contractantes s’efforcent de le régler par négociations dans un esprit d’étroite coopération et de compréhension réciproque.

Article 16

Amendements

Tout amendement au présent Accord et accepté par les Parties contractantes entre en vigueur après sa confirmation écrite par les Parties contractantes.

Article 17

Résiliation

Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l’autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Dans ce cas, le présent Accord cesse d’être valide douze mois après la date de réception de la notification par l’autre Partie contractante, à moins que cette notification soit retirée d’un commun accord avant l’expiration de cette période.

Article 18

Enregistrement auprès de l’Organisation de l’aviation civile internationale

Le présent Accord et tout amendement s’y rapportant sont enregistrés auprès de l’Organisation de l’aviation civile internationale.

Article 19

Entrée en vigueur

Le présent Accord est approuvé par chaque Partie contractante conformément à ses formalités constitutionnelles et entre en vigueur le jour où une Partie contractante informe l’autre par écrit que les formalités sont terminées.
EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en deux exemplaires originaux à Hong Kong le 4 mars 1997 en langue anglaise.

Pour le Gouvernement de Hong Kong :

STEPHEN IP
Secrétaire pour les Affaires économiques

Pour le Gouvernement de l'Union de Myanmar :

MAUNG MAUNG ZAN
Directeur général adjoint
Département de l'Aviation civile
ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Section 1

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignée(s) de Hong Kong :
Hong Kong - points intermédiaires - un point en Myanmar - points au-delà.

Notes :
1. Les points à desservir sur les routes spécifiées ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.
2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de Hong Kong peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points intermédiaires et les points au-delà, à condition que les services agréés sur ces routes aient Hong Kong comme point d'origine.
3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou un point au-delà et débarqué en des points au Myanmar, ou vice versa, sauf après décision conjointe prise de temps à autre par les Parties contractantes.
4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

Section 2

Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Myanmar :
Points au Myanmar - points intermédiaires - Hong Kong - points au-delà.

Notes :
1. Les points à desservir sur les routes spécifiées ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.
2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Myanmar peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points intermédiaires et les points au-delà, à condition que les services agréés sur ces routes aient leur point d'origine au Myanmar.
3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou un point au-delà et déchargé à Hong Kong, ou vice versa, sauf sur décision conjointe prise de temps à autre par les Parties contractantes.
4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.
No. 33909

HONG KONG
(UNDER AN ENTRUSTMENT OF AUTHORITY FROM THE UNITED KINGDOM GOVERNMENT)
and
THAILAND

Agreement concerning air services (with annex). Signed at Hong Kong on 24 March 1997

Authentic texts: English and Thai.

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 30 June 1997.

HONG KONG
(EN VERTU D'UNE DÉLÉGATION DE POUVOIRS
DE LA PART DU GOUVERNEMENT
DU ROYAUME-UNI)

et

THAÏLANDE

Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Hong Kong le 24 mars 1997

Textes authentiques : anglais et thaï.

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF HONG KONG AND THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF THAILAND CONCERNING AIR SERVICES

The Government of Hong Kong and the Government of the Kingdom of Thailand,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between Hong Kong and Thailand,

Have agreed as follows:

ARTICLE I

Definitions

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

(a) the term “aeronautical authorities” means in the case of Hong Kong, the Director of Civil Aviation, and in the case of the Kingdom of Thailand, the Minister of 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 Hong Kong includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to Thailand 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;²

(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.

¹ Came into force on 12 June 1997 by notification, in accordance with article 21.

Vol. 1981, 1-33909
ARTICLE 2

Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

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

ARTICLE 3

Grant of Rights

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

(a) the right to fly across its area without landing;

(b) the right to make stops in its area for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party 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, baggage 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 points in the area of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of that other Contracting Party.

(4) If because of armed conflict, political disturbances or disruptive developments, or special and unusual circumstances, the designated airline(s) of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.
ARTICLE 4

Designation of and Authorisation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services. Such designation shall be effected by written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(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) Each Contracting Party 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 such Contracting Party is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the area of the other Contracting Party.

(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 applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

(5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement and that tariffs established in accordance with the provisions of Article 9 of this Agreement are in force.

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 these rights:

(a) in the case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the area of the other Contracting Party; 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 or immediate imposition of the conditions therein mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 6

Application of Laws and Regulations

(1) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its area of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that area shall apply to the designated airline or airlines of the other Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its area of passengers, crew, baggage, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and quarantine/health control measures shall apply to passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party while they are within the said area.

(3) Neither Contracting Party may grant any preference to its own airline or airlines with regard to the designated airline or airlines of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

ARTICLE 7

Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one of the Contracting Parties shall, during the period of their validity, be recognized as valid by the other Contracting Party, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

ARTICLE 8

Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the 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, taken on board or discharged in 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 Contracting Parties.

ARTICLE 9

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 benefits 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 Hong Kong and Thailand shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be
established at reasonable levels, due regard being had 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 tariff, 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 Hong Kong and Thailand 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 45 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 15 of this Agreement.
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.

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.

The tariffs to be charged by the designated airlines of Hong Kong for carriage between Thailand and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Kingdom of Thailand and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of Thailand for carriage between Hong Kong and a State other than the Kingdom of Thailand shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Hong Kong and, where appropriate, of the other State.

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.

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 45 days after the date of filing, they have served on the designated airline seeking approval of such tariff written notice of disapproval.

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.

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 routeing 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 10

Customs Duties

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

(2) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of 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) Regular equipment and 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. Passengers, baggage and cargo in direct transit and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall normally be subject to a very simplified control.

ARTICLE 11

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 1963,1 the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970,2 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.3

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

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

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew,

---

2 Ibid., vol. 860, p. 105.
3 Ibid., vol. 974, p. 177, and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).
carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

ARTICLE 12

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.

ARTICLE 13

Conversion and Remittance of Revenue

(1) The designated airlines of Hong Kong shall have the right to convert and remit from the Kingdom of Thailand on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of the Kingdom of Thailand shall have the right to convert and remit from Hong Kong 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 14

Commercial Activities

(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, sales, 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 any freely convertible other currency.

(3) Subject to reciprocity, the competent authorities of each Contracting Party shall use their best endeavours to ensure that airlines designated by the other Contracting Party are not prevented from engaging in all other commercial activities associated with the sale of air transportation.

ARTICLE 15

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 facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their 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.

ARTICLE 16

Consultation

One Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application, amendment of, or on any other matter related to, this Agreement. Such consultations, which may be between 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 17

Settlement of Disputes

If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall try to settle it by consultation in accordance with the provisions of Article 16.
ARTICLE 18

Amendment

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

ARTICLE 19

Termination

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

ARTICLE 20

Registration with the International Civil Aviation Organization

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

ARTICLE 21

Entry into Force

This Agreement shall enter into force as soon as the Contracting Parties have given notice in writing to each other that any necessary procedures have been completed.

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

Done, in duplicate at Hong Kong this 24th day of March 1997 in the English and Thai languages, both texts being equally authoritative.

For the Government of Hong Kong: [Illegible]

For the Government of the Kingdom of Thailand: [Illegible]
ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Hong Kong:
Hong Kong—intermediate points—points in Thailand—points beyond.

Notes:
1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of Hong Kong 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 Thailand in any order and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at Hong Kong.
3. Any traffic to be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in Thailand or vice versa shall be subject to prior determination by 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 Kingdom of Thailand:
Points in Thailand—intermediate points—Hong Kong—points beyond.

Notes:
1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of the Kingdom of Thailand may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in Thailand 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 Thailand.
3. Any traffic to be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at Hong Kong or vice versa shall be subject to prior determination by the Contracting Parties.
4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.
ความหลากหลายระหว่างรัฐบาลแห่งองค์และรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย
เกี่ยวกับบริการเดินทาง

รัฐบาลแห่งองค์และรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

ปรากฏการณ์ที่สำคัญคือ เพื่อความมุ่งประสงค์ที่จะทางออกด้านส่วนบริการเดินทาง
ระหว่างสองกลุ่มไทย

จึงได้ตกลงกันดังนี้

ข้อ 1

	

คำรับรอง

เพื่อความมุ่งประสงค์นั้นจะหมดดังนี้ นอกจากรัฐบาลได้ให้ความหมายถึงอย่างยิ่งอื่น

(ก) คำว่า "เจ้าหน้าที่การเดินทาง" ในการนี้ขององค์ หมายถึงเจ้าหน้าที่รับผิดชอบ

และในกรณีของราชอาณาจักรไทย หมายถึง รัฐมนตรีรักษาราชการกระทรวงกลาโหม หรือในหลัง

กรณีนั้นหมายถึงบุคคลหรือองค์กรใด ๆ ที่ได้รับมอบอำนาจให้ปฏิบัติหน้าที่รัฐบาล

เจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งการจ่ายเงินให้กับเจ้าหน้าที่ที่ตั้งสัญญาภักดีกัน

(ข) คำว่า "ลายการบันทึกที่กำหนด" หมายถึง ลายการบันทึกที่ได้รับการกำหนดและให้รับอนุมัติ ตาม

ข้อ 4 แห่งความข้อตกลงฉบับนี้

(ค) คำว่า "อานาจรัฐมนตรี" ในส่วนที่เกี่ยวกับองค์ของไทย การออก ความ และ

อานาจรัฐมนตรี และในส่วนที่เกี่ยวกับไทย ได้มีความหมายเท่าที่ใช้รับในคำว่า "อานาจรัฐมนตรี" ใน

ข้อ 2 ของอนุสัญญาดังกล่าวการรับผิดชอบระหว่างประเทศได้เป็นไปตามบทที่ 1

อนุสัญญา ค.ศ. 1944

(ง) คำว่า "บริการเดินทางอากาศ" "บริการเดินทางระหว่างประเทศ" "ลายการบันทึก" และ

"การกระทำที่ใช้เพื่อความมุ่งประสงค์ทางอากาศ" ให้มีความหมายตามที่ได้ระบุไว้ตามล่าสุด

ในข้อ 98 ของอนุสัญญา ดังกล่าว
(1) ค่าความสูงเป็นน้อย ให้รัฐบาลภาคมาหลังนี้ และร้อยแตร์ใด ๆ ของภาคมาหลัง
หรือของความสูงเป็นน้อย ด้วย

ข้อ 2

รัฐของสัญญาหรือค่าหนี้ที่มีอาสาสมัครหรือเจ้าหน้าที่มีอาสาสมัครในระหว่างประเทศ

ภาคผู้จ่ายความสูงเป็นน้อยจะปฏิเสธตามร้อยแตร์นี้ของสัญญาในวันที่ 7 มิถุนายน ค.ศ. 1944 รวมทั้งภาคมาหลังนี้ และ
ร้อยแตร์ใด ๆ ของสัญญาใด ๆ ของภาคมาหลังนี้ที่ใช้บังคับแก่ภาคผู้จ่ายความสูงเป็นน้อย เพราะข้อ
ขับเคลื่อนนี้จะมีผลให้มีผลแก่ข้อกับรัฐบาลอาสาสมัครในระหว่างประเทศ

ข้อ 3

การให้สิทธิ

(1) ภาคผู้จ่ายความสูงเป็นน้อยไม่ยอมให้ใช้สิทธิเกี่ยวกับรัฐบาลอาสาสมัครในระหว่างประเทศของตนด้วย
ไม่เลือนก็ไม่เล่น แก่ภาคผู้จ่ายความสูงเป็นน้อย

(4) สิทธิในการบัตรผ่านอาสาสมัครของตนเองไม่สามารถ

(2) ภาคผู้จ่ายความสูงเป็นน้อยจะไม่ยอมให้ใช้สิทธิที่จะระบายไปในความสูงเป็นน้อย แก่ภาคผู้จ่ายความ
สูงเป็นน้อยนี้ เพื่อความสูงเป็นน้อยในการดำเนินการเรียกร้องจากภาคมาหลังตาม
สิทธิที่ระบุในวรรค (1) ของข้อก่อนล่าสุด ในการดำเนินการที่ดังกล่าวเพื่อความสูงเป็นน้อย ให้ทั้งภาคผู้
จ่ายความสูงเป็นน้อยและภาคผู้จ่ายความสูงเป็นน้อย มีสิทธิในการบัตรผ่านอาสาสมัครของภาคผู้
จ่ายความสูงเป็นน้อยนี้ รูปสุทธิ ๆ ที่กำหนดในสิทธิ์ดังกล่าว ตามภาคมาหลังของความสูง
เป็นน้อย เพื่อความสูงเป็นน้อยในการเรียกร้องและเรียน ซึ่ง.coinโดยสาร สำมการะ และสิทธิ รวมถึง
ไปรษณีย์กันเพียงกระดาษกับ กกัน หรือรวมกันได้

(3) ไม่มีข้อความใดในวรรค (2) แห่งข้อ นี้ ที่จะถือได้ว่าเป็นการให้สิทธิเกี่ยวกับการเป็นน้อย
ของภาคผู้จ่ายความสูงเป็นน้อยในข้อที่จะรับขอน บัตรโดยสาร สำมการะ และสิทธิ์ รวมถึง

Vol. 1981, 1-33909
ยังไม่ได้รับการกำหนดให้โดยกฎหมาย อนุญาตให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎหมายที่เกี่ยวข้อง สถาบันนั้นจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในการดำเนินการตามกฎหมาย

ข้อ 4

การกำหนดแดนภายใต้การควบคุมของตาย

(1) การกำหนดแดนภายใต้การควบคุมของตายนั้นจะต้องมีการดำเนินการตามกฎหมาย ที่ได้รับการกำหนดให้โดยกฎหมาย โดยไม่หัก ดังนั้น ภายใต้บทบัญญัติแห่งวรรค (3) และ (4) ของข้อ

(3) การกำหนดแดนภายใต้การควบคุมของตายนั้นจะต้องมีการกำหนดแผนการตามที่กำหนดในกฎหมายที่เกี่ยวข้อง สถาบันนั้นจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในการดำเนินการตามกฎหมายที่กำหนดในกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(4) เข้าหน้าที่การดำเนินการของผู้จัดการตามกฎหมาย อาจมีการดำเนินการที่กำหนดโดยการกำหนดแผนการตามกฎหมายนั้น แต่ต้องเป็นเพื่อประโยชน์ของสถาบันนั้นให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎหมายที่เกี่ยวข้อง สถาบันนั้นอาจมีการดำเนินการตามกฎหมายที่กำหนดในกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

(5) เมื่อได้รับการกำหนดและได้รับการอนุญาตให้ดำเนินการแล้ว สถาบันอาจดำเนินการตาม

Vol. 1981, 1-33909
ตกองบันที่ ๔ และกิจการจำรูวัคส่งที่ได้จัดทำตามบทบัญญัติแห่งข้อ ๙ ของความตกองบันที่มีผลใช้บังคับ

ข้อ ๕

กรณีถูกถอนเนื่องจากการที่ได้รับข้อมูลด้วย

(๑) กรณีถูกถอนความลง nøจวัติที่จะเกิดขึ้นหรือที่จะต้องให้ข้อมูลด้วยเนื่องจากการที่บันทึกไว้ ใช้สิทธิ์ที่ระบุไว้ในข้อ ๓(๒) แห่งความตกองบันนี้ โดยรายการบันทึกที่กำหนดโดยการผู้ท้าความ

dอกลงถูกถอนนั้น หรือคัดมันเปลี่ยนแปลงตามที่แสดงว่าจะเป็นผลการใช้สิทธิ์เช่นว่านั้น

(๖) ในกรณีที่ดังกล่าวไม่มีหลักฐานเป็นที่ทราบว่า รายการบันทึกถูกถอนได้จะเป็นผลด้วยประเด็น

และมีเหตุที่จะทำให้การเปลี่ยนแปลงในสถานะบริเวณของเอกสารผู้ท้าความลงถูกถอนหลักนั้น หรือ

(๗) ในกรณีที่ด้วยการบันทึกถูกถอนไม่ดำเนินการให้ถูกถอนลงกับกฎหมายหรือข้อบังคับ

ของภาครัฐผู้ท้าความลงถูกถอนไว้ตามที่กำหนด

ภายใต้ความตกองบันนั้น

(๒) สิทธิ์เช่นขานั้น ให้ใช้ได้ต่อเมื่อภายหลังจากได้มีการปรึกษาหรือกับการผู้ท้าความลงถูก

ถอนเมื่อเสร็จท่านั้น เนื่องจากจะทำเป็นสิทธิ์เพียงนั้น หรือที่ที่จะให้ข้อมูลด้วยเนื่อง

หรือตัดบังคับลงในระยะเวลาที่กำหนดในวรรค (๑) ของข้อนี้ โดยหลัก เพื่อป้องกันให้มีการละเมิด

กฎหมายและข้อบังคับโดย

ข้อ ๖

กรณีถูกถอนกฎหมายและข้อบังคับ

๑ กฎหมายและข้อบังคับของเอกสารผู้ท้าความลงถูกถอนนั้น ซึ่งใช้บังคับกับการเจ้าหน้าและภาร

ผณามของสถานบันทึกของผู้จัดทำข้อมูลนั้น ได้ใช้บังคับแอ่นหรือบริเวณที่จะใช้ในสถานีที่จะใช้ใน

การสื่อสารของผู้บันทึก หรือในบริเวณ ของสถานีที่จะใช้ในแผนที่บันทึกข้อมูลกับภารผณามนั้น จะใช้บังคับแอ่นการบันทึกที่กำหนดของเอกสารผู้ท้า

ความตกองบันที่มีผล
(2) กฎหมายและข้อบังคับของภาคีผู้ทำความสงบลงมาหนึ่งชั่ววันที่จะสับสนการเข้ามา การพิจำรณ์และถมกระจกสถานการ์บริเวณ ของข้อโดยสาร ลูกเรือ สำนักงานสินค้า หรือไปยังภูมิภาค อาทิเช่น ศิลปินค้า ฯลฯ ที่เกี่ยวกับการเข้า การออก การขยายขอบเขตการประมวล และการเข้ามาอยู่ตลอดจนการมั่นคง ที่สำรับทางการค้า หรือที่เกี่ยวกับการรักษาความสงบ ที่ใช้บังคับแก่กฎหมาย ลูกเรือ สำนักงานสินค้า หรือไปยังภูมิภาค ซึ่งเป็นนโยบายต่อความสงบของสาธารณรัฐที่กำหนดภายในหรือขยาย ordovaของภาคีผู้ทำความสงบลงในระยะเวลาที่อยู่ภายใต้อำนาจรัฐเดิมๆ

(3) ภาคีผู้ทำความสงบลงแต่ละมา ไม่ให้ไปยังกิจการใดๆalcon ซึ่งเป็นนโยบายต่อความสงบของ ตนในทางที่สึก่าได้เก็บเกี่ยวกับกรณีที่กำหนดในมาตรการหรือข้อบังคับของ ภาคีผู้ทำความสงบลงในกรณีการใช้กฎหมายและข้อบังคับซึ่งกำหนดไว้ในข้อ

ข้อ 7

การระับในสาคัญและใบอนุญาต

ใบสำคัญสามารถได้ผลกลับ ใบสำคัญการนำมา ใบอนุญาต ที่ภาคีผู้ทำความสงบลง มายังกรณีที่จะเก็บเกี่ยวกับใบอนุญาต ในระหว่างระยะเวลาที่มีผลใช้ได้ สำหรับการยอมรับ นับถือจากภาคีผู้ทำความสงบลงให้รับใบอนุญาตหรือใบสำคัญที่มีผลใช้ได้ ก่อนมีใบอนุญาตหรือใบสำคัญในทางการ ออกให้การร้องขอใบอนุญาตหรือใบสำคัญให้ไปสำคัญหรือใบอนุญาตซึ่งกำหนดไว้ใน ersonal new act ซึ่งอาจกำหนดซึ่งตามอนุญาต

ข้อ 8

หลักในการดำเนินการที่สอดคล้อง

(1) สำหรับกรณีที่กำหนดของภาคีผู้ทำความสงบลงที่มีโทษอาจจะเป็นธรรม และทางเท่ากันในข้อที่จะดำเนินการที่สอดคล้องตามแนวทางที่ระบุ

(2) ในการดำเนินการที่สอดคล้อง ภายการกำหนดของภาคีผู้ทำความสงบลงแต่ละมาจะต้อง ค้นหานิยมยอมรับและให้ได้เลย ของสำหรับกรณีที่กำหนดของภาคีผู้ทำความสงบลงในรูปแบบที่เหมาะสมที่จะใช้ในแนวทางเดียวกันในทั้งหมดหรือ ผ่านการส่ง

(3) กรณีที่สอดคล้อง ซึ่งภายการกำหนดของภาคีผู้ทำความสงบลงในข้อที่จะดำเนินการที่สอดคล้องตามแนวทางที่ระบุ และได้รับการจัด
ความสุจริตที่มีอิทธิพลของสภาที่มีสนับสนุนและในบริบทที่จะเพิ่มด้วยการของรบ
ความสูงส่งในอาณาจักรในสองฝ่าย ซึ่งในรัฐในอาณาจักรของกิจกรรมผู้ทำความดังกล่าว
ที่กำหนดตามที่มีการจัดการจัดการ เป็นการออกกฎหมายปรับกฎหมาย การดูแลการดูแลการจัดการสำหรับ การจัดการตาม
และสิ่งที่อาจทำให้ยิ่งใหญ่ ทั้งที่บังคับและบรรดา ณ จุดตาย ๆ ในเส้นทางที่ระบุ ยกที่จะน้อย
จากขึ้นต่าง ๆ ในอาณาจักรของกิจกรรมผู้ทำความดังกล่าวที่กำหนดตามการจัดการ ให้กระทำตาม
หลักการทั่วไปที่สามารความสุจริตของส่วนหนึ่งกับ

(ก) ความต้องการของการจัดภาพยังชีวิตรายอาณาจักรของกิจกรรมผู้ทำความดังกล่าว
ที่กำหนดตามการจัดการ

(ข) ความต้องการของการจัดภาพในที่ที่บังคับการจัดการนั้น เอื้อโอกาสให้บังคับการเดินอากาศ
อื่น ๆ ที่เป็นการจัดการของบรรดาที่ต้องอยู่ในที่นั้นสิ่งก่อให้เกิด และ

(ค) ความต้องการในการดำเนินการจัดการตลอดเส้นทาง

(ง) ความชุ่มชื้นที่ปรากฏในเส้นทางที่ระบุ ให้เป็นไปตามที่จะต้องการกับเป็นเครื่องงานโดยมี
ผู้ทำความดังกล่าว

ข้อ 9

ที่ได้ตรัสร่วมมือ

(1) คำว่า "ความต้องการร่วมมือ" มีความหมายดังต่อไปนี้ ร้อยเครื่องหนึ่งเครื่องขยายกลไก

(ก) อ้างความร่วมมือที่เรียกเก็บโดยสภาร่างการร้านส่งคนโดยสาร และตั้งการของ
คนโดยสารตั้งเงินในสภาร่างการส่งคนโดยสาร และตั้งการของ
คนโดยสารตั้งเงินในการให้บริการที่ตามกฎหมายการจัดการ และการร้านเบี้ยต่าง ๆ
และเงินไปยัง ส.ที่เรียกเก็บ ส.การร้านที่ยังเป็นการให้บริการส่งคน

(ข) อ้างความร่วมมือที่เรียกเก็บโดยสภาร่าง ส.การร้านส่งคนดี (แต่ไม่รวมไปถึงกฎหมาย
กับกรม) ในการให้บริการที่ตามกฎหมายการจัดการ

(ค) เนื่องดังต่าง ๆ ที่ประกอบเป็นเหตุให้ยิ่งระยะความร่วมกันการร้านส่งคนยังไม่ได้ เหล่านั้นมีการรับ
เก็บเงิน เรียกเก็บเงินต่าง ๆ ที่ทำให้ยิ่งระยะความร่วมกันการร้านส่งคนยังไม่ได้ เหล่านั้นมีการรับ
เงิน เรียกเก็บเงินต่าง ๆ ที่ทำให้ยิ่งระยะความร่วมกันการร้านส่งคนยังไม่ได้ เหล่านั้นมีการรับ
เงิน เรียกเก็บเงินต่าง ๆ ที่ทำให้ยิ่งระยะความร่วมกันการร้านส่งคนยังไม่ได้ เหล่านั้นมีการรับ
(2) In the absence of such agreements, any dispute arising between the parties shall, if they fail to settle it amicably, be submitted to arbitration in accordance with the rules of procedure of the International Court of Justice. In the event of failure to conclude an agreement on the appointment of the members of the tribunal or to obtain the consent of the representatives of the parties, the Court shall, within thirty days of the request, appoint the members of the tribunal and fix the time for the hearing. The expenses of the parties for the proceedings shall be shared equally. This procedure shall be without prejudice to the rights of the parties and shall not affect the final issue of the dispute.
(8) Each Conference shall ensure that no reservations made at the request of any Member State shall affect the legal effect of the treaty as a whole. (9) The deposit of the treaty instrument of ratification or acceptance shall be made in the Secretary-General of the United Nations. (10) The instrument of ratification or acceptance shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall inform the other parties of the deposit of the instrument. (11) The treaty shall enter into force on the date of deposit of the third instrument of ratification or acceptance. (12) The accomplishment of the obligations under this treaty shall be subject to the terms and conditions set forth in the treaty. (13) The treaty shall cease to have effect on the date specified in the treaty, unless continued in force by the parties. (14) The parties to the treaty shall, at the request of any party, furnish such information as may be necessary for the purpose of the treaty. (15) The treaty shall be open to signature by the Members of the United Nations and by other States eligible for admission to the United Nations. (16) The treaty shall be registered in the Secretariat of the United Nations. (17) The treaty shall be denounced at the request of any party. (18) The treaty shall be terminated upon the expiry of the term specified in the treaty.
เนื่องจากการที่ผู้ดำเนินการตามข้อกําหนด II ของข้อ 1 (1) ได้รับความเห็นชอบจากภาคีที่ลงนามในและรับรองแล้ว ในกรณีนี้ การดำเนินการตามข้อกําหนด I (1) ของข้อ 1 (1) นี้มีผลต่อการลงนามในและรับรองข้อกําหนด I (1) ของข้อ 1 (1) นี้ตามที่ได้ระบุไว้ในข้อกําหนด I (1) ของข้อ 1 (1) นี้

(2) ในการที่จะแนบเอกสารหรือข้อความให้แก่เกณฑ์การลงนามในและรับรองตามข้อกําหนด I นี้ ภาคีที่ลงนามในและรับรองตามข้อกําหนด I นี้ และภาคีที่ลงนามในและรับรองตามข้อกําหนด I นี้ ในการที่จะแนบเอกสารหรือข้อความให้แก่เกณฑ์การลงนามในและรับรองตามข้อกําหนด I นี้ ตามที่ได้ระบุไว้ในข้อกําหนด I (1) ของข้อ 1 (1) นี้
شاشةเก็บเนื้อหาที่ใช้ในการให้สัมภาษณ์ร่ำริง ทั้งนี้ บนพื้นฐานของการปฏิบัติต่าง
ตอบแทนและโดยมีเงื่อนไขว่าเครื่องรักษาไฟฟ้าและสิ่งของต่าง ๆ เหล่านี้ จะต้องอยู่ด้าน
จากผู้พิทักษ์

(2) ให้การคู่กันกันนิกายสังคมอย่างถูกต้องกับการสัมพันธ์ง่าย ๆ ที่ดีสู่สังคมกัน และที่เรื่องไม่ได้เกี่ยวกับเนื้อหาที่ใช้ในการ
การให้สัมภาษณ์ร่ำริง บนพื้นฐานของการปฏิบัติต่างตอบแทน ให้แก่เครื่องรักษาไฟฟ้า
ของผู้พิทักษ์ เชิญพิจารณานี้ในสังคม เทศสูตรที่เหมือนกับการใช้สีน้ำเงิน หรือในส่วนที่
เครื่องรักษา และพื้นฐานจากผู้พิทักษ์ เชิญพิจารณานี้แต่ไม่จำกัดเพียงสิ่งต่าง ๆ ที่มีส่วน ต่อการ
เครื่องรักษา และนายกฯ บัตรโดยสาร ใบขับขี่ เอกสารสัญญาณรถ ที่มีอำนาจของทางการพลังที่
กำหนดของภาคีก็ขั้นตอนมาตรห์หนึ่ง และสิ่งของที่ปฏิบัติต่างการย้ายที่กำหนดผลดังกล่าวใช้สิ่ง
ซึ่งได้ยินสั่นเพื่อการสภาพสังคมสั่น แบ่งปันช่องทางเปิดข้อมูลข้อมูลที่กำหนดถังภายนอก
หนึ่ง โดยรายการในที่กำหนดนั้น หรือโดยตัวแทนของสัญญาภัยที่กำหนดนั้น หรือในส่วนที่
กำหนดนั้น กำหนดย่อยรายการในที่กำหนดนั้น แบ่งปันเครื่องรักษาปกติและสิ่งของ
ต่าง ๆ เหล่านี้จะปล่อยไปในระหว่างการติดต่อกับนายกฯ ผ่านการรับรองของภาคีก็ขั้นตอน
มาตรห์หนึ่ง

(3) เครื่องรักษาปกติและสิ่งของต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในวรรค (1) และ (2) ของข้อนี้ อาจถูก
กำหนดให้เป็นการขยายเวลาการจะสูญหายในการตรวจสอบ oy ที่สุดของการของภาคีก็ขั้นตอน
มาตรห์หนึ่ง

(4) เครื่องรักษาปกติและสิ่งของต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ในวรรค (1) ของข้อนี้ อาจมีผลในตาม
การตรวจสอบของภาคีก็ขั้นตอนมาตรห์หนึ่งได้ ต่อไปนี้ความมั่นคงของข้อมูลที่ตรวจสอบอย่าง
ภาคีก็ขั้นตอนมาตรห์หนึ่ง ในการเช่นนี้เครื่องรักษาปกติและสิ่งของต่าง ๆ เช่นวันนี้
จะได้รับการรวบรวมผ่าน ๆ ที่กล่าวในวรรค (1) ของข้อนี้ บนพื้นฐานของการปฏิบัติต่างตอบ
แทนกับผลลัพธ์กลับออกไปพร้อมกับผู้จ่ายสิ่งของตามข้อตกลงของคุณภาพ การอย่างไรก็ได้ เจ้าหน้าที่
ศูนย์การที่ภาคีก็ขั้นตอนมาตรห์หนึ่งอาจกำหนดให้จัดเก็บเครื่องรักษาปกติและสิ่งของ
ต่าง ๆ ดังกล่าว ภายใต้การสูญหายของตนก็จะถึงเวลาเช่นวันนี้ได้

(5) ให้มีการรับผิดชอบการจากความข้อนี้ได้ ในกรณีที่ภาคีก็ขั้นตอนมาตรห์หนึ่งหรือเครื่องรักษา
มาตรห์หนึ่งจัดทำขั้นตอนกฎตามการปฏิบัติใน การมีส่วนสนับสนุนหรือต่างการรับผิด
การกับหรือการขัดแย้งเครื่องรักษาปกติและสิ่งของต่าง ๆ ที่กล่าวไว้ในวรรค (1) และ (2) ของ
ข้อนี้ในกรณีของภาคีก็ขั้นตอนมาตรห์หนึ่ง ทั้งนี้โดยมีผลในระหว่างการปฏิบัติ ตามการรับ
ผิดในหรือต่างการปฏิบัตินี้ได้รับการรับผิดชอบดีกับจัดเก็บเครื่องรักษามาตรห์หนึ่ง
อย่างไรก็ได้
ความปลอดภัยบนน้ำ

1. ประกาศความปลอดภัยของยักษ์สัตว์นี้ว่าการหน้าที่ของตนต่อภัยคุกคาม
ดังกล่าวที่นั้นหรือจะทำให้การปลอดภัยของการซื้อเสื้อihanจากที่ตั้งที่เป็นภัย
ที่นั้นหรือจะทำให้การประมุขบนน้ำ การคุกคามของภัยคุกคามนี้ การคุกคามภัยคุกคาม
นี้จะทำให้การประมุขบนน้ำจึงเป็นภัยคุกคามการคุกคามบนน้ำ

(2) เมื่อมีการช่วยเหลือให้ผู้คุกคามภัยคุกคามนี้ได้รับความช่วยเหลือที่จะมีเป็น
ภัยคุกคามภัยคุกคามนี้ เพื่อป้องกันภัยคุกคามนี้การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคาม
ภัยคุกคามนี้ การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคามนี้ การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคาม

(3) ในความสัมพันธ์ระหว่างภัยคุกคามนี้การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคาม
ภัยคุกคามนี้การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคามนี้ การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคาม
ภัยคุกคามนี้ การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคามบนน้ำที่จะมีเป็นภัยคุกคาม
เนื่องจากวันที่ 7 ธันวาคม ค.ศ. 1944 เท่าที่ซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคามบนน้ำที่จะมีเป็นภัยคุกคาม
ภัยคุกคามนี้ การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคามบนน้ำที่จะมีเป็นภัยคุกคาม
ภัยคุกคามนี้ การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคามบนน้ำที่จะมีเป็นภัยคุกคาม
ภัยคุกคามนี้ การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคามบนน้ำที่จะมีเป็นภัยคุกคาม
ภัยคุกคามนี้ การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคามบนน้ำที่จะมีเป็นภัยคุกคาม
ภัยคุกคามนี้ การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคามบนน้ำที่จะมีเป็นภัยคุกคาม
ภัยคุกคามนี้ การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคามบนน้ำที่จะมีเป็นภัยคุกคาม
ภัยคุกคามนี้ การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคามบนน้ำที่จะมีเป็นภัยคุกคาม
ภัยคุกคามนี้ การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคามบนน้ำที่จะมีเป็นภัยคุกคาม
ภัยคุกคามนี้ การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคามบนน้ำที่จะมีเป็นภัยคุกคาม
ภัยคุกคามนี้ การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคามบนน้ำที่จะมีเป็นภัยคุกคาม
ภัยคุกคามนี้ การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคามบนน้ำที่จะมีเป็นภัยคุกคาม
ภัยคุกคามนี้ การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคามบนน้ำที่จะมีเป็นภัยคุกคาม
ภัยคุกคามนี้ การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคามบนน้ำที่จะมีเป็นภัยคุกคาม
ภัยคุกคามนี้ การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคามบนน้ำที่จะมีเป็นภัยคุกคาม
ภัยคุกคามนี้ การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคามบนน้ำที่จะมีเป็นภัยคุกคาม
ภัยคุกคามนี้ การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคามบนน้ำที่จะมีเป็นภัยคุกคาม
ภัยคุกคามนี้ การซื้อเสื้อihanที่จะเป็นภัยคุกคามบนน้ำที่จะมีเป็นภัยคุกคам
(4) ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายดังกล่าว ผู้ประกอบการจากภาคายนี้ตกลงบางอย่างถูกกำหนดให้
ดังปฏิบัติตามข้อเรียกว่าการรักษาความปลอดภัยกับการคืนที่ระบุในวรรค (3) ของข้อ ซึ่งภาคี
ผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายนี้ตกลงไว้ สำหรับการดำเนินนั้น การออกจากระหว่างฝ่ายในแบบ
บริบทของภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะได้รับอนุญาต
ให้มีการใช้มาตรการที่พอเพียงอย่างไม่ประหลาดก้าวร้าวในสถานะรัฐของตน ที่จะป้องกัน
อาการคายนวน และที่จะสรรหา คนโดยสาร ลูกเรือ ฝ่ายของกีดกัน สำหรับ อินฟรา และเพลิง
อากาศคายนวน และมีความรุนแรงหรืออย่างที่จะต้องการ พิจารณาด้วยต้องคำร้องใด ๆ จากภาคีผู้ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่งนี้ สำหรับการรักษา
ความปลอดภัยในปัจจัยที่มีเหตุผลเพื่อรับการคุ้มครองเฉพาะ

ข้อ 12

การรักษาความปลอดภัย

เจ้าหน้าที่ที่กำหนดจ้างหรือภาคีผู้ทำความตกลงแต่ละฝ่ายจะจัดแสงน้ำการรักษาความปลอดภัยหรือ
รักษาความสงบเรียบร้อยตามความเหมาะสมและประโยชน์แก่การสนับสนุนความรักษาในบริการที่ตกลง
โดยความรับผิดชอบของภาคีผู้ทำความตกลงนั้น ได้แก่เจ้าหน้าที่ที่กำหนดจ้างหรือภาคีผู้
ทำความตกลงอีกฝ่ายหนึ่ง เมื่อได้รับการร้องขอ

ข้อ 13

กรมลักษณะและภาระผูกพัน

(1) ให้สถาบันบินที่กำหนดขององค์การมีสิทธิที่จะแต่งตั้งพนักงาน และให้ให้ได้กับเจ้าหน้าที่
ที่มีหน้าที่ในการใช้ข้อมูลในส่วนนี้จากมาตรการอุทกภัยได้มีต้องการ ให้สถาบันบินที่กำหนด
ขององค์การมีสิทธิที่จะแต่งตั้งพนักงาน และให้ได้ในท้องถิ่นที่เห็นชอบตามความใช้
ในท้องถิ่น ท้องถิ่นได้มีสิทธิในการ

Vol. 1981, I-33909
(2) การแตกแยกส่วนและการโอนเจรจาได้ช่วยในการจะได้รับอนุญาตให้กระท้าได้ไม่มีข้อจำกัด
ตามสิทธิของส่วนที่ซื้อส่วนกับสัญญาในขณะนี้ ซึ่งมีผลใช้บังคับในเวลาที่เจรจาหยุดได้
ส่งผลต่อสิทธิแยกส่วนและโอนจะไม่มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมใด ๆ เว้นแต่จะระบุด้วยบัญชี
บางส่วนจะเรียกเก็บค่าบริการดำเนินการแตกแยกส่วนและโอนเงินดังกล่าว

ข้อ 14

กิจกรรมในทางพิเศษ

(1) สามารถที่กำหนดของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระทบต่อการพิจารณาของผู้ที่กำหนดส่งผลกระท}}}
(2) ภาคีผู้ทำความตกลงนี้จะไม่เรียกเก็บหรือยอมรับให้รักษาค่าภาษีจากลายการบันทึกล่าที่ทำแล้วลงลายมือนั้น ในอันที่จะทำให้ค่าภาษีต่างๆ รุกล้ำเก็บเกี่ยวกับภาคีการบันทึกจากลายการบันทึก

ข้อ 16

การปิดบัญชี

ภาคีผู้ทำความตกลงนี้จะไม่ยอมรับเมื่อใดก็ได้ ให้มีการปิดบัญชีหรือในเสียงการอนุญาต การให้เป็นไปตามความตกลง การตัดสิน การใช้ความตกลง การแก้ไขความตกลง หรือไม่ก็อย่าง ที่สำคัญจะเกี่ยวกับความตกลงฉบับนี้ การปิดบัญชีหรือเจ้าหน้าที่ อาจแจ้งขึ้นมาในระหว่างเจ้าหน้าที่ การเปลี่ยนจากบัญชีของภาคีผู้ทำความตกลง ให้เริ่มต้นภายในระยะเวลา 60 วัน นับแต่วันที่ภาคีผู้ทำความตกลงให้รับค่ารับจ่ายเป็นลายจักษุถือว่า เริ่มต้นภาคีผู้ทำความตกลงที่แสดงนี้จะได้ถูกจัดเป็นลายลักษณ์อักษร

ข้อ 17

การรับรู้การโอน

สัญญาซื้อขายใด ๆ เกิดขึ้น ระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงก่อนวันการตัดสินหรือการใช้ความตกลงฉบับนี้ ภาคีผู้ทำความตกลงจะรับรองการโอนทรัพย์นั้นด้วยการปิดบัญชีหรือตามบทบัญญัติในข้อ 16

ข้อ 18

การแก้ไขความตกลง

กรณีกิจการตกลงฉบับนี้ ซึ่งตกลงกันระหว่างภาคีผู้ทำความตกลงแล้ว ซึ่งมีผลบังคับคดีนี้ได้มีการเปลี่ยนเป็นลายจักษุถือว่าภาคีผู้ทำความตกลงที่แสดงนี้

ข้อ 19

การเลิกความตกลง

ภาคีผู้ทำความตกลงนี้จะทำให้สิ้นสุดการเป็นลายจักษุถือว่า ภาคีผู้ทำความตกลงที่มีอยู่นี้นั้นเมื่อใดก็ได้ก่อนได้ตัดสินใจที่จะเลิกความตกลงฉบับนี้ให้ความตกลงฉบับนี้เป็นยุตินี้
อำนาจที่มีอยู่ของกฎหมายในระหว่างประเทศ

ความตกลงฉบับนี้และข้อแก้ไขใด ๆ จากนี้จะต้องจดทะเบียนไว้ในองค์การระเบียนเทคโนโลยีระหว่างประเทศ

ข้อ 21

อำนาจที่มีอยู่ของ

ความตกลงฉบับนี้มีผลใช้บังคับในพื้นที่ที่ภาคีผู้ทำความตกลงได้แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรแก่

กันและกันได้ตามนัยการตามข้อตกลงฉบับนี้ ซึ่งเป็นใด ๆ เช่นสัตยาสิทธิ์

เพื่อเป็นบทลงโทษการใด ผู้ได้รับมอบอำนาจโดยชอบจากรัฐบาลของตน ได้แจ้งความตกลง

ฉบับนี้

ทำเป็นจดบันทึกลงอย่างที่มีแหล่ง ที่อยู่ในที่พักอาศัย ของผู้ทำบันทึกลงสิบ เป็นภาษา

ต่างกัน และโดยทั่วไปฉบับนี้มีความถูกต้องทั้งด้านภาษาเท่านั้น

แทนรัฐบาลสอง

แทนรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย

( นายสิทธิ์ ชิด )

(นายพิทักษ์ อินทริยานนท์)

Vol. 1981, I-33909
ในที่เกิดเหตุการณ์

บท 1

เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนด สายการบินหนึ่งหรือหลายสายการบินขององค์การจะใช้ดำเนินบริการเส้นทางภ.

องค์การ - คุ้มครอง - ระหว่างทาง - คุ้มครอง - ไปไทย - คุ้มครอง - ท่านจากนั้นไป

หมายเหตุ:
1. คุ้มครองก่อนที่จะให้บริการในเส้นทางที่ระบุข้างต้น จะต้องดูแลให้ระบบภ.

2. สายการบินที่กำหนด สายการบินหนึ่งหรือหลายสายการบินขององค์การอาจครับและองค์การให้บริการในเส้นทางที่ระบุข้างต้น ไปไทยได้ ไปไทยในเส้นทางข้างต้น ไปไทยได้ และอาจให้บริการในส่วนที่กำหนดตามข้อตกลงอย่างได้ก็ได้ ไปไทยได้ในส่วนที่กำหนดตามข้อตกลงอย่างได้ก็ได้ ไปไทยได้ในส่วนที่กำหนดตามข้อตกลงได้ แต่ต้องมีเรื่องราวบริการที่แตกต่างใน

3. การจำกัดเวลา ที่จะระบุข้างต้น สายการบินขององค์การจะต้องให้บริการตามที่กำหนดไว้ในส่วนที่กำหนดตามข้อตกลง

4. ไม่ให้ใช้ขั้นตอนสัญญาในปีเป็นส่วนหนึ่งของจุดประสงค์ข้างต้น

บท 2

เส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนด สายการบินหนึ่งหรือหลายสายการบินขององค์การจะใช้ดำเนินบริการเส้นทางภ.

จุดประสงค์ - ไปไทย - คุ้มครอง - ระหว่างทาง - องค์การ - คุ้มครอง - ท่านจากนั้นไป

หมายเหตุ:
1. คุ้มครองก่อนที่จะให้บริการในเส้นทางที่ระบุข้างต้น จะต้องดูแลให้ระบบภ.

Vol. 1981, I-33909
2. ตายการบินที่กำหนด ตายการบินหนึ่งหรือหลายตายการบินของระจุดจุดไหน อาจเริ่มไม่ประกอบจุดใด ๆ ในส่วนที่กำหนดในระเบียบแย่งด้านในที่ข้อมูลนี้หรือทุกที่ข้อมูลนี้และอาจใช้บริการจากจุดในไทยในลำดับก่อนหลังอย่างใดก็ได้ ไปยังจุดระหว่างทางในลำดับก่อนหลังก่อนอย่างใดก็ได้ ทั้งนี้ มีเรื่องราวบริการที่แตกต่างที่ส่วนจะอยู่ในทางนี้จะต้องเป็นด้านที่ชุดต่าง ๆ ในไทย
3. การตรวจใด ๆ ที่ซึ่งเริ่มเมื่อใด จากจุดระหว่างทาง หรือจุดพัน และขันที่อยู่ในทาง หรือกันกิน จะต้องไม่ทำให้ผู้เกี่ยวข้องต้องอยู่ในสถานะกันกัน
4. ไม่ให้ใช้จุดในส่วนที่กำหนดเป็นสำคัญระหว่างทางหรือจุดพัน
[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD1 ENTRE LE GOUVERNEMENT DE HONG KONG ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DE THAILANDE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de Hong Kong et le Gouvernement du Royaume de Thaïlande;
Désireux de conclure un accord afin de mettre en place le cadre de l'exploitation des services aériens entre Hong Kong et la Thaïlande;
Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Définitions

Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de Hong Kong, le Directeur de l'Aviation civile et, dans le cas du Royaume de Thaïlande, le Ministre des Transports et Communications ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) L'expression « entreprise désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'article 4 du présent Accord;

c) Le terme « zone », en ce qui concerne Hong Kong, désigne l'Île de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux Territoires, et, en ce qui concerne la Thaïlande, a le sens attribué au terme « territoire » par l'Article 2 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 19442 à Chicago;

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 » désigne également l'Annexe audit Accord, ainsi que tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'au présent Accord.

Article 2

Dispositions de la Convention de Chicago applicables aux services aériens internationaux

Chaque Partie contractante se conforme aux dispositions de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944

---

1 Entré en vigueur le 12 juin 1997 par notification, conformément à l'article 21.

Vol. 1981, I-33909
à Chicago, y compris à celles de ses Annexes et de tout amendement qui serait apporté à la Convention ou à ses Annexes et qui s'appliqueraient aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

**Article 3**

**OCTROI DE DROITS**

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux :
   
   a) Le droit de survoler sa zone sans y atterrir;
   b) Le droit de faire escale dans sa zone à des fins non commerciales.

2. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits ci-après spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la section correspondante de l'Annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après désignés comme « les services agréés » et « les routes indiquées » respectivement. Pour l'exploitation d'un service agréé sur une route indiquée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante bénéficient, en sus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales dans la zone de l'autre Partie contractante en des points fixés sur cette route, conformément à l'Annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris du courrier, séparément ou conjointement.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer aux entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer en un point de la zone de l'autre Partie, des passagers et du fret, y compris du courrier, acheminés moyennant contrat de location ou rémunération, à destination d'un autre point de ladite zone.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou de faits politiques nouveaux, ou de circonstances particulières et inhabituelles, une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur la route normale, l'autre Partie contractante fait tout son possible pour faciliter le maintien du fonctionnement de ce service en réaménageant temporairement les routes de façon appropriée.

**Article 4**

**DÉSIGNATION ET AUTORISATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN**

1. Chacune des Parties contractantes 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 agréés. Cette désignation est faite par notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

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. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d’accorder les autorisations d’exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou d’imposer les conditions qu’elle juge nécessaires à l’exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l’article 3 du présent Accord, si elle n’a pas la preuve que l’entreprise de transport aérien est bien immatriculée dans la zone de l’autre Partie contractante et qu’elle y a son lieu principal d’activités.

4. Les autorités aéronautiques d’une Partie contractante peuvent exiger d’une entreprise de transport aérien désignée par 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, conformément aux dispositions de la Convention.

5. Lorsqu’une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services agrémentés, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord et que les tarifs fixés conformément aux dispositions de l’article 9 du présent Accord soient en vigueur.

**Article 5**

**RÉVOCATION OU SUSPENSION DE L’AUTORISATION D’EXPLOITATION**

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer 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 de transport aérien désignée par l’autre Partie contractante, ou bien d’imposer les conditions qu’elle juge nécessaires à l’exercice de ces droits : ou
   a) Si elle n’a pas la preuve que la ligne aérienne est bien immatriculée dans la zone de l’autre Partie contractante et qu’elle y a son siège principal d’activités;
   b) Si l’entreprise de transport aérien en question manque à se conformer aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou
   c) Si l’entreprise de transport aérien manque à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

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

**Article 6**

**APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS**

1. Les lois et règlements de l’une des Parties contractantes relatifs à l’entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire s’appliquent à l’entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l’autre Partie contractante.

2. Les lois et règlements d’une Partie contractante régissant, sur son territoire, l’entrée et la sortie des passagers, des équipages, des marchandises ou du courrier
transportés à bord d’aéronefs, et notamment les règlements relatifs aux formalités d’entrée, de congé, d’immigration, de passeport, de douanes et de quarantaine/contrôle sanitaire, sont applicables aux passagers, équipages, bagages, marchandises ou courrier transportés à bord des aéronefs de la ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l’autre Partie contractante pendant qu’ils se trouvent sur l’édit territoire.

3. Aucune des deux Parties contractantes ne peut accorder un traitement préférentiel à ses propres entreprises de transport aérien en ce qui concerne l’entreprise ou les entreprises désignée(s) de l’autre Partie contractante en ce qui concerne l’application des lois et règlements prévus dans le présent article.

Article 7

RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ ET DES LICENCES

Les certificats de navigabilité, les brevets d’aptitude et les licences délivrés ou validés par l’une des Parties contractantes sont reconnus valables par l’autre Partie contractante pendant leur période de validité, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats ou licences, soient au moins égales aux normes minimales établies conformément à la Convention.

Article 8

PRINCIPES RÉGISSANT L’EXPLOITATION DES SERVICES AGÉÉS

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d’exploiter les services agréés 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 agréés, prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l’autre Partie contractante de façon à ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services agréés assurés 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 comme but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande normalement prévisible de transport de passagers et de fret, 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 du fret, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la zone de celle 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 et en provenance de la zone de la Partie contractante qui a désigné l’entreprise;

   b) Aux besoins du trafic de la zone desservie par les services agréés, compte tenu des autres services aériens assurés par des entreprises de transport aérien des États de la région; et

   c) Aux exigences de l’exploitation des services long courrier.
4. La capacité à fournir sur les routes indiquées est déterminée de temps à autre conjointement par les Parties contractantes.

Article 9

Tarifs

1. Le terme « tarif » s'entend indifféremment :

   a) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport des passagers et de leurs bagages par des services aériens réguliers, ainsi que des frais et conditions relatives 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 Hong Kong et la Thaïlande sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d’appréciation pertinents, y compris du coût de l’exploitation des services agréés, de l’intérêt des usagers, d’un bénéfice raisonnable et des tarifs d’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, après consultation avec d’autres entreprises désignées exploitant tout ou partie de la même route. Toutefois, on ne peut empêcher une entreprise désignée de proposer, ni les autorités aéronautiques d’approuver, un tarif, si cette entreprise n’a pas obtenu pour ce tarif l’accord des autres entreprises désignées, ou parce qu’aucune 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 indiquée.

4. Tout tarif proposé pour le transport entre Hong Kong et la Thaïlande 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 soixante 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 approuvé 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 réputé approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, à moins que dans les 45 jours (ou au cours d’une période plus courte dont peuvent convenir les autorités aéronau-
tiques des deux Parties contractantes), qui suivent la date de dépôt, les autorités aéronautiques d’une Partie contractante aient fait savoir par écrit aux autorités aéronautiques de l’autre Partie contractante leur désapprobation du tarif proposé.

6. Si une notification de désapprobation est adressée conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent déterminer le tarif d’un commun accord. À cette fin, l’une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours qui suivent le dépôt de la notification de désapprobation, demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, lesquelles seront organisées dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle l’autre Partie contractante a reçu cette demande écrite.

7. Si un tarif est rejeté par les autorités aéronautiques d’une Partie contractante, conformément au paragraphe 5 du présent article, et si les autorités aéronautiques des Parties contractantes 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 15 du présent Accord.

8. Sous réserve du paragraphe 9 du présent article, un tarif établi conformément aux dispositions du présent article demeure valide jusqu’à l’établissement d’un tarif de remplacement.

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 le tarif comporte une telle date ;

   b) Quand il n’en comporte pas, 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 ;

10. a) Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées de Hong Kong pour le transport entre la Thaïlande et un autre État sont soumis à l’approbation des autorités aéronautiques du Royaume de Thaïlande et, le cas échéant, à celles des autorités aéronautiques de Hong Kong. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées de Thaïlande pour le transport entre Hong Kong et un État autre que le Royaume de Thaïlande sont soumis à l’approbation des autorités aéronautiques de Hong Kong et, le cas échéant, à l’approbation de 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 pour obtenir les renseignements visés au paragraphe 1 du présent article et cela au moins 90 jours (ou un délai plus court si lesdites autorités aéronautiques y consentent), avant la date projetée de son entrée en vigueur. Le tarif proposé est réputé être 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 approuvé par ces autorités, à moins que, dans les 30 jours suivant la date de son dépôt, elles ne fassent tenir à l’entreprise désignée qui en sollicite l’agrément une notification écrite signifiant leur refus.
Les autorités aéronautiques d’une Partie contractante peuvent retirer leur agrément à tout tarif de cette nature déjà agréé ou réputé avoir été agréé par elles, moyennant l’envoi d’un préavis de 90 jours 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 des paragraphes 5 et 10, c du présent article, les autorités aéronautiques d’une Partie contractante ne refusent 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, les conditions dont il s’assortit et par sa date d’expiration, mais pas nécessairement par 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 10**

**Droits de douane**

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leur carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d’utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et leurs provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons, 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, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons, tabac), le stock de billets imprimés, les lettres de transport aérien et autres imprimés à l’en-tête de l’entreprise de transport aérien désignée de l’une des Parties contractantes et la documentation publicitaire habituelle diffusée gratuitement par ladite entreprise de transport aérien désignée, introduits dans la région 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 services à l’arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la région de cette 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 région 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.

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 région de l'autre Partie contractante, de l'équipement normal et des autres équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

6. Les bagages et les marchandises en transit direct dans la région d'une Partie contractante sont exonérés des droits de douane, droits d'accise et redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de services à l'arrivée. Les passagers, bagages et marchandises en transit direct qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne font normalement l'objet que d'un contrôle très simplifié.

**Article 11**

**SÉCURITÉ AÉRIENNE**

1. Les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Chacune des Parties contractantes agit en particulier, conformément aux dispositions sur la sûreté de l'aviation de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970², et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971³.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chacune des Parties contractantes exige des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés sur leur propre registre, ou qui ont le lieu principal de leurs activités ou leur résidence permanente dans sa zone, et des exploitants d'aéroports de sa zone, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sécurité de l'aviation.

² Ibid., vol. 860, p. 105.
³ Ibid., vol. 974, p. 177.
4. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d’aéronefs peuvent être tenus de se conformer aux dispositions sur la sécurité de l’aviation visées au paragraphe 3 du présent article, et que l’autre Partie contractante prescrit pour l’entrée dans sa zone, la sortie de la zone ou le séjour dans la zone de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que les mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, l’équipage, les bagages à main, les bagages de soute, le fret, et les provisions de bord avant et pendant l’embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l’autre Partie contractante en vue d’obtenir que des mesures spéciales de sécurité raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d’incident ou de menace d’incident de capture illicite d’aéronef civil ou d’autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou d’installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s’entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sans danger à cet incident ou à cette menace d’incident.

Article 12

FOURNITURE DE STATISTIQUES

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l’autre Partie contractante, à la demande de ces dernières, des relevés statis
tiques périodiques ou autres dont celles-ci ont raisonnablement besoin pour s’informer de la capacité offerte, sur les services agréés, par les entreprises de transport aérien désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques.

Article 13

CONVERSION ET TRANSFERT DES RECETTES

1. Les entreprises de transport aérien désignées de Hong Kong ont le droit de convertir et de transférer hors du Royaume de Thaïlande, sur simple demande, l’excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales. Les entreprises désignées du Royaume de Thaïlande ont le droit de convertir et de transférer hors de Hong Kong, sur simple demande, l’excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

2. Les opérations de conversion et de transfert de ces recettes sont autorisées sans restriction, au taux de change applicable aux transactions au comptant qui est en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont frappées d’aucune charge à l’exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations.

Article 14

ACTIVITÉS COMMERCIALES

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
dans la région de cette autre Partie contractante leurs cadres de direction, leurs agents techniques, leur personnel d’exploitation et autres spécialistes nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de vendre des prestations de transport aérien dans la région 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 dans toute autre monnaie librement convertible.

3. Sur la base de la réciprocité, les autorités compétentes de chaque Partie contractante n’épargnent aucun effort pour garantir que les entreprises de transport aérien désignées par l’autre Partie contractante ne rencontrent pas d’obstacle pour se livrer à toutes les autres activités commerciales associées avec la vente de prestations de transport aérien.

Article 15

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 installations d’aéroports ou encore d’installations de navigation aérienne, y compris les prestations et facilités qui y sont associées, par les avions, leurs équipages, leurs passagers et les marchandises transportées.

2. Aucune des Parties contractantes n’impose ni ne permet 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 désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

Article 16

CONSULTATIONS

Une Partie contractante peut à tout moment demander des consultations concernant la mise en œuvre, l’interprétation, l’application ou la modification du présent Accord ou sur toute autre question liée au présent Accord. Ces consultations, qui peuvent se dérouler entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, débutent dans les 60 jours suivant la date de la réception par l’autre Partie contractante d’une demande écrite, à moins que les Parties contractantes n’en soient convenues autrement.

Article 17

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDOS

Si un différend surgit entre les Parties contractantes au sujet de l’interprétation ou de l’application du présent Accord, les Parties contractantes s’efforcent de le régler par négociations, conformément aux dispositions de l’article 16.

Vol. 1981, I-33909
Article 18

AMENDEMENTS

Tout amendement apporté au présent Accord, convenu par les Parties contractantes, entre en vigueur après confirmation écrite de la part des Parties contractantes.

Article 19

DÉNONCIATION

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

Article 20

ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Le présent Accord et tout amendement s'y rapportant sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entre en vigueur dès que les Parties contractantes se sont notifié par écrit qu'elles ont accompli toutes les formalités nécessaires à cet effet.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Hong Kong le 24 mai 1997 en langues anglaise et thaï, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de Hong Kong :

[Illisible]  

Pour le Gouvernement du Royaume de Thaïlande :

[Illisible]
ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Section I

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignée(s) de Hong Kong :
Hong Kong - points intermédiaires - points en Thaïlande - points au-delà.

Notes :
1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus seront déterminés conjointement par les Parties contractantes.
2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de Hong Kong peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en n’importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n’importe quel ordre les points en Thaïlande, les points intermédiaires et les points au-delà, pourvu que les services agréés sur ces routes aient Hong Kong comme point d’origine.
3. Le trafic embarqué à partir d’un point intermédiaire ou d’un point au-delà et débarqué en Thaïlande, ou vice versa, est fixé périodiquement par décision conjointe des Parties contractantes.
4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

Section 2

Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Royaume de Thaïlande :
Points en Thaïlande - points intermédiaires - Hong Kong - points au-delà.

Notes :
1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus seront déterminés conjointement par les Parties contractantes.
2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Royaume de Thaïlande peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en n’importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n’importe quel ordre les points en Thaïlande, les points intermédiaires et les points au-delà, pourvu que les services agréés sur ces routes partent de points en Thaïlande.
3. Le trafic embarqué à partir d’un point intermédiaire ou d’un point au-delà et débarqué à Hong Kong, ou vice versa, est fixé périodiquement par décision conjointe des Parties contractantes.
4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.
No. 33910

HONG KONG
(UNDER AN ENTRUSTMENT OF AUTHORITY
FROM THE UNITED KINGDOM GOVERNMENT)
and
PHILIPPINES

Agreement concerning air services (with annex). Signed at Pasay City on 26 May 1997

Authentic text: English.
Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 30 June 1997.

HONG KONG
(EN VERTU D’UNE DÉLÉGATION DE POUVOIRS
DE LA PART DU GOUVERNEMENT
DU ROYAUME-UNI)
et
PHILIPPINES

Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à Pasay City le 26 mai 1997

Texte authentique : anglais.
AGREEMENT\(^1\) BETWEEN THE GOVERNMENT OF HONG KONG AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF THE PHILIPPINES CONCERNING AIR SERVICES

The Government of Hong Kong and the Government of the Republic of the Philippines, hereinafter referred to as the "Contracting Parties", Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between Hong Kong and the Philippines,

Have agreed as follows:

ARTICLE I

Definitions

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

(a) the term "aeronautical authorities" means in the case of Hong Kong, the Director of Civil Aviation, and in the case of the Republic of the Philippines, the Civil Aeronautics Board, 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 IV of this Agreement;

(c) the term "area" in relation to Hong Kong includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to the Philippines includes the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty of the Philippines;

(d) the term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 07 December 1944,\(^2\) including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services;

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

(f) 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 Chicago Convention;

\(^{1}\) Came into force on 26 June 1997 by notification, in accordance with article XX.


Vol. 1981, I-33910
(g) the term “agreed services” means scheduled international air services on
the routes specified in the appropriate section of the Annex to this
Agreement for the transport of passengers, cargo and mail;

(h) the term “specified route” means a route specified in the appropriate
section of the Annex to this Agreement;

ARTICLE II

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 Chicago Convention.

ARTICLE III

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. 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 rearrangement of routes.
ARTICLE IV

Designation and 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 unnecessary delay, grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisation.

(3) (a) The Government of Hong Kong shall have the right to refuse to grant the operating authorisation 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 III(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 the Philippines or its nationals.

(b) The Government of the Philippines shall have the right to refuse to grant the operating authorisation 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 III(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Hong Kong.

(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 fulfill 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 to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE V

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 III(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 Hong Kong, 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 the Philippines or its nationals;

(ii) in the case of the Government of the Philippines, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Hong Kong; 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 other Contracting Party.

ARTICLE VI

Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) In order to develop the air transport services along the routes or sections in the Annex and for the purpose of achieving and maintaining equilibrium between the capacity of the specified air services and the requirements of the public for air transportation, as determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties, the following principles shall apply:

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

(b) 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.

(2) 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 they 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 services pass, taking account of other air services established by airlines of the States comprising that region; and

(c) the requirements of through airline operation.

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

ARTICLE VII

Tariffs

(1) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between the Philippines and Hong Kong shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being had 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.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) 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.

(3) Any proposed tariff for carriage between Hong Kong and the Philippines 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. It shall be filed not less than 30 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.
(4) 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 (3) 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.

(5) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (4) 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.

(6) If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph (4) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine the tariff in accordance with paragraph (5) of this Article; the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article XVI of this Agreement.

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

(8) 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 (7) 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.

(9) (a) The tariffs to be charged by the designated airlines of Hong Kong for carriage between the Philippines and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Philippines and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Philippines for carriage between Hong Kong and a State other than the Philippines shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Hong Kong 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 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.

(10) Notwithstanding the provisions of paragraphs (4) and (9)(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 routeing 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 VIII

Customs Duties

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

(2) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), 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 IX

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 1963,1 the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 19702 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.3

(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.

---

2 Ibid., vol. 860, p. 105.
3 Ibid., vol. 974, p. 177, and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).
(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

ARTICLE X

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 XI

Conversion and Remittance of Revenue

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

(2) Subject to applicable laws uniformly and reasonably applied, the conversion and remittance of such revenues shall be permitted 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 XII

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 administrative, technical and operational 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 such transportation in local or any freely convertible currency but any person may purchase such transportation in local currency.

ARTICLE XIII

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) User charges shall be fair and reasonable. 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 the airlines of other states 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 XIV

Applicability of Laws and Regulations

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of aircraft engaged in international air services, or to the operation and navigation of such aircraft while within its area, shall be applied to the aircraft of the airline designated by the other Contracting Party, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the area of the first Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party as to the admission to or departure from its area of passengers, crew, or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo by the airline designated by the other Contracting Party upon entrance into or departure from, or while within the area of the first party.

ARTICLE XV

Consultation

One Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations shall begin within 60 days from the date the other Contracting Party receives such a request in writing, unless the Contracting Parties agree to an extension of this period.

ARTICLE XVI

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:

Vol. 1981, I-33910
(a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE XVII

Amendment

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of this Agreement including its Annexes, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a reasonable
period from the date of the request. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of notification between the Contracting Parties.

ARTICLE XVIII

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice may be communicated to the International Civil Aviation Organization. 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. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE XIX

Registration with the International Civil Aviation Organization

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

ARTICLE XX

Entry into Force

This Agreement shall enter into force from the date of the exchange of notification indicating that the respective requirements of each Contracting Party have been complied with.

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

DONE in Duplicate at Pasay City this 26th day of May 1997 in the English language.

For the Government of Hong Kong: [Illegible]

For the Government of the Republic of the Philippines: [Illegible]
ANNEX
ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Hong Kong:
Hong Kong—intermediate points—points in the Philippines—points beyond.

Notes:

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

2. The designated airline or airlines of Hong Kong 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 Philippines in any order,
and points beyond in any order, provided that the agreed services on these
routes begin at Hong Kong.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point
beyond and discharged at points in the Philippines or vice versa, except as
may from time to time be jointly determined by 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 Philippines.
Points in the Philippines—intermediate points—Hong Kong—points beyond.

Notes:

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

2. The designated airline or airlines of the Philippines may on any or all flights
omit calling at any points on the routes specified above, and may serve
points in the Philippines 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 Philippines.

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

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point
or a point beyond.
ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE HONG KONG ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DES PHILIPPINES RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de Hong Kong et le Gouvernement de la République des Philippines, ci-après dénommés « les Parties contractantes »;

Désireux de conclure un accord afin de mettre en place le cadre de l’exploitation des services aériens entre Hong Kong et les Philippines;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Définitions

Pour l’application du présent Accord, à moins que le contexte n’en dispose autrement :

a) L’expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de Hong Kong, le Directeur de l’Aviation civile et, dans le cas de la République des Philippines, le Conseil de l’aéronautique civile, ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) L’expression « entreprise de transport aérien désignée » s’entend d’une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l’article IV du présent Accord;

c) L’expression « zone », en ce qui concerne Hong Kong, désigne l’Île de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux Territoires, et, en ce qui concerne les Philippines, les zones terrestres et les eaux territoriales adjacentes qui sont placées sous la souveraineté des Philippines;

d) L’expression « la Convention de Chicago » désigne la Convention relative à l’aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago, y compris les Annexes et tous amendements apportés à la Convention ou à ses Annexes, qui s’appliquent aux deux Parties contractantes, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux services aériens internationaux;

e) L’expression « le présent Accord » désigne également l’Annexe audit Accord, et tout amendement qui y serait apporté ainsi qu’au présent Accord;

f) 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 la Convention de Chicago;

1 Entré en vigueur le 26 juin 1997 par notification, conformément à l’article XX.
g) L'expression « services agréés » désigne les services aériens internationaux réguliers sur les routes indiquées dans la section appropriée de l’Annexe au présent Accord pour le transport des passagers, du fret et du courrier;

h) L’expression « route indiquée » désigne une route indiquée dans la section appropriée de l’Annexe au présent Accord.

Article II

DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DE CHICAGO APPLICABLES AUX SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

Dans la mise en œuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention de Chicago.

Article III

OCTROI DE DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l’autre Partie 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 les droits ci-après spécifiés dans le présent Accord aux fins d’exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante de l’Annexe au présent Accord. Pour l’exploitation des services agréés sur une route spécifiée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante bénéficient, en sus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales dans la zone de l’autre Partie contractante en des points fixés sur cette route, conformément à l’Annexe au présent Accord, aux fins d’embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris du courrier, séparément ou conjointement.

3. Aucune des dispositions du paragraphe 2 du présent article n’est réputée conférer aux entreprises de transport aérien désignées de l’une des Parties contractantes le droit d’embarquer en un point de la zone de l’autre Partie, des passagers et du fret, y compris du courrier, acheminés moyennant contrat de location ou rémunération, à destination d’un autre point de la zone de l’autre Partie contractante.

4. Si, en raison d’un conflit armé, de troubles ou de faits politiques nouveaux, ou de circonstances particulières et inhabituelles, une entreprise de transport aérien désignée de l’une des Parties contractantes n’est pas en mesure d’exploiter un service sur la route normale, l’autre Partie contractante fait tout son possible pour faciliter le maintien du fonctionnement de ce service en réamenageant temporairement les routes de façon appropriée par accord mutuel entre les Parties contractantes.
**Article IV**

**DÉSIGNATION ET AUTORISATION 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 agrées sur les routes indiquées; elle peut aussi retirer ou modifier ces désignations.


3. a) Le Gouvernement 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 de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l’article III du présent Accord, s’il n’a pas la preuve qu’une partie substantielle de la propriété et du contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains du Gouvernement de la République des Philippines ou de ses ressortissants.

   b) Le Gouvernement des Philippines 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 de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l’article III du présent Accord, dans tous les cas où il n’est pas certain que ladite entreprise de transport aérien est bien immatriculée à Hong Kong et qu’elle y a son lieu principal d’activités.

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

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

**Article V**

**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 III du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par 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 Hong Kong, si ce dernier n’a pas la preuve qu’une partie importante de la propriété et du contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement de la République des Philippines ou de ses ressortissants;
ii) Dans le cas du Gouvernement des Philippines, si ce dernier n’a pas la preuve que cette entreprise de transport aérien a été constituée et a son établissement principal à Hong Kong; ou

b) Si l’entreprise de transport aérien en question manque à se conformer aux lois et aux règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

c) Si cette entreprise de transport aérien manque d’une autre façon à confor-
mer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins qu’il ne soit immédiatement indispensable d’annuler ou de suspen-
dre l’autorisation d’exploitation visée au paragraphe 1 du présent article, ou d’im-
poser 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 con-
sultation avec l’autre Partie contractante.

Article VI

PRINCIPES RÉGISSANT L’EXPLOITATION DES SERVICES AGRÉS

1. Pour mettre en place les services de transport aérien sur les routes ou sec-
tions de routes indiquées dans l’Annexe et afin de réaliser et de conserver l’équilibre
entre la capacité des services aériens spécifiés et les besoins de la clientèle en trans-
port aérien, comme déterminé par les autorités aéronautiques des Parties contrac-
tantes, les principes suivants sont appliqués:

a) Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes
ont la faculté d’exploiter les services agréés sur les routes indiquées dans des condi-
tions d’équité et d’égalité;

b) Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante
doivent, dans l’exploitation des services agréés, prendre en considération les inté-
rêts 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.

2. Les services agréés 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
celui situés dans la région 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 agréés,
comptant tenu des autres services assurés par des entreprises de transport aérien des
Etats de la région; et

c) Aux exigences de l’exploitation des services long courrier.
3. La capacité à fournir sur les routes indiquées est déterminée conjointement de temps à autre par les Parties contractantes.

Article VII

Tarifs

1. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour les transports entre les Philippines et Hong Kong sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, y compris du coût de l'exploitation des services agréés, de l'intérêt des usagers, d'un bénéfice raisonnable et des tarifs des autres entreprises de transport aérien qui exploitent tout ou partie de la même route.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 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, 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, et les autorités aéronautiques d'approuver, un tarif, si 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 indiquée.

3. Le tarif proposé pour le transport entre Hong Kong et les Philippines doit être déposé auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes sous la forme que les autorités aéronautiques peuvent séparément exiger. Il est déposé trente 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.

4. Tout tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à tout moment et, à condition qu'il ait été déposé conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, il est considéré comme ayant été approuvé 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 désapprobation du tarif proposé aux autorités de l'autre Partie contractante.

5. Si une notification de désapprobation est adressée, conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent fixer le tarif par accord mutuel. A cet effet, l'une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours de la notification de désapprobation, 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.

6. Si un tarif est rejeté par l'une des autorités aéronautiques conformément au paragraphe 4 du présent article, et si les autorités aéronautiques ne parviennent pas
à fixer le tarif par accord mutuel, conformément au paragraphe 5 du présent article, le différend peut être réglé conformément aux dispositions de l'article XVI du présent Accord.

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

8. 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 7 du présent article :
   a) Au-delà de douze mois après la date d'expiration, quand ce tarif comprend une telle date;
   b) Quand il n'en comporte pas, 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;

9. a) Les tarifs appliqués par une entreprise de transport aérien désignée de Hong Kong pour le transport entre les Philippines et un autre État doivent être agréés par les autorités aéronautiques des Philippines et, le cas échéant, par celles de l'autre État. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées des Philippines pour les transports entre Hong Kong et un État autre que les Philippines doivent être agréés par les autorités aéronautiques 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 d'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 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 ne fassent tenir à l'entreprise désignée qui en sollicite l'agrément une notification écrite signifiant leur refus.
   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 l'envoi d'un préavis de 90 jours 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.

10. Nonobstant les dispositions du paragraphe 4 et de l'alinéa c du paragraphe 9 du présent article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne refusent 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 VIII

DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leur carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d’utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et 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, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac), introduits dans la région 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 tout droit 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 région 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 douanières 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 région 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.

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 région 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 région 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 IX

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l’obligation qu’elle a de protéger la sûreté de l’aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Chaque Partie contractante agit en particulier, conformément aux dispositions sur la sûreté de l’aviation de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963\(^1\), de la Convention pour la répression de la capture illicite d’aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970\(^2\), et de la Convention pour la répression d’actes illicites dirigés contre la sécurité de l’aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971\(^3\).

2. Chaque Partie contractante accorde sur demande à l’autre toute l’assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d’aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l’aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l’aviation fixées par l’Organisation de l’aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention relative à l’aviation civile internationale. Chaque Partie contractante exige des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés sur son propre registre, ou qui ont leur lieu principal d’activités ou leur résidence permanente dans sa zone, et des exploitants d’aéroports de sa zone, qu’ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l’aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d’aéronefs peuvent être requis de se conformer aux dispositions sur la sûreté de l’aviation visées au paragraphe 3 du présent article, et que l’autre Partie contractante prescrit pour l’entrée dans sa zone, la sortie de sa zone ou le séjour dans sa zone. Chaque Partie contractante veille à ce que les mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, l’équipage, les bagages à main, les bagages de soute, le fret, et les provisions de bord avant et pendant l’embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l’autre Partie contractante en vue d’obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d’incident ou de menace d’incident de capture illicite d’aéronef civil ou d’autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s’entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sans danger à cet incident ou à cette menace d’incident.

---

\(^2\) Ibid., vol. 860, p. 105.
\(^3\) Ibid., vol. 974, p. 177.
Article X
Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l’autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, des relevés statistiques périodiques ou autres dont celle-ci a raisonnablement besoin pour s’informer de la capacité offerte, sur les services agréés, par les entreprises de transport aérien désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus pour permettre de déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises de transport aérien désignées sur les services agréés, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article XI
Conversion et transfert des recettes

1. Les entreprises de transport aérien désignées de Hong Kong ont le droit de convertir et de transférer hors des Philippines, sur simple demande, l’excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales. Les entreprises de transport aérien désignées des Philippines ont le droit de convertir et de transférer hors d’Hong Kong vers les Philippines, sur simple demande, l’excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

2. Sous réserve de la législation pertinente raisonnablement et uniformément appliquée, la conversion et le transfert de ces recettes sont autorisées sans restriction au taux de change applicable aux transactions au comptant en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont frappées d’aucune charge à l’exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations.

Article XII
Représentation et ventes des entreprises de transport aérien

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 dans la région de cette autre Partie contractante leurs personnels de direction, techniques, d’exploitation et les autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre des prestations de transport aérien dans la région 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 XIII

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 d’installations d’aéroports ou encore d’installations de navigation aérienne, y compris les prestations et facilités qui y sont associées, par les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et les marchandises transportés.

2. Les redevances d’usage sont équitables et raisonnables. Une Partie contractante n’impose pas ou ne permet que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l’autre Partie contractante des redevances d’usage plus élevées que celles imposées aux entreprises de transport aérien d’autres États exploitant des services aériens internationaux similaires.

3. Chaque Partie contractante encourage la concertation, concernant les redevances d’usage entre ses autorités responsables de la perception de ces redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par ces autorités, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l’entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toutes propositions de modification des redevances d’usage sont communiquées aux usagers avec un délai de préavis raisonnable pour leur permettre d’exprimer leur opinion avant que les modifications entrent en vigueur. Chaque Partie contractante encourage en outre ses autorités compétentes en matière de redevances et les usagers à échanger les informations utiles concernant les redevances d’usage.

Article XIV

APPLICABILITÉ DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Les lois et règlements d’une Partie contractante relatifs à l’entrée sur son territoire ou à la sortie de celui-ci des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou relatifs à l’exploitation ou à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire, s’appliquent aux aéronefs de l’entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l’autre Partie contractante, qui doivent s’y conformer à l’entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

2. Les lois et règlements d’une Partie contractante régissant, sur son territoire, l’entrée et la sortie des passagers, des équipages, des marchandises ou du courrier transportés à bord d’aéronefs, et notamment les règlements relatifs aux formalités d’entrée, de congé, d’immigration, de passeports, de douane et de quarantaine, sont applicables aux passagers, équipages, marchandises ou courrier transportés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l’autre Partie contractante, à l’entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.
Article XV

Consultations

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

Article XVI

Règlement des différends

1. Si un différend surgit entre les Parties contractantes au sujet de l’interprétation ou de l’application du présent Accord, les Parties contractantes s’efforcent d’abord de le régler par négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent soumettre le différend à une personne ou à un organisme convenu entre elles ou, à la demande de l’une des Parties contractantes, pour décision, à un tribunal de trois arbitres qui est constitué comme suit :

   a) Dans les 30 jours suivant la réception d’une demande d’arbitrage, chaque Partie contractante désigne un arbitre. Un ressortissant d’un Etat pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, qui assumera les fonctions de Président du tribunal, est désigné comme troisième arbitre par accord entre les deux arbitres, dans les 60 jours de la désignation du second;

   b) S’il n’a été procédé à aucune désignation dans les délais spécifiés ci-dessus, l’une des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l’Organisation de l’aviation civile internationale de procéder à la désignation nécessaire dans les 30 jours. Si le Président estime être ressortissant d’un Etat ne pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, le Vice-Président le plus ancien dont la neutralité ne peut être contestée procède à la désignation.

3. Sauf dispositions contraires prévues ci-après dans le présent article, ou autres dispositions convenues entre les Parties contractantes, le tribunal fixe les limites de sa compétence et établit son règlement intérieur. Sur instructions du tribunal, ou à la requête de l’une des Parties contractantes, une conférence se réunit pour déterminer la question précise à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre, 30 jours au plus tard après que le tribunal ait été entièrement constitué.

4. Sauf dispositions contraires convenues par les Parties contractantes ou stipulées par le tribunal, chaque Partie contractante présente un mémoire dans les 45 jours de la constitution entière du tribunal. Les réponses sont présentées dans les 60 jours suivants. Le tribunal se réunit en séance à la requête de l’une des Parties contractantes ou à sa discrétion, dans les 30 jours suivant la date limite du dépôt des réponses.

5. Le tribunal s’efforce de rendre une décision écrite dans les 30 jours suivant la clôture de l’audience ou, en l’absence de celle-ci, dans les 30 jours suivant le dépôt de la deuxième réponse. La décision du tribunal est prise à la majorité des voix.
6. Une Partie contractante peut présenter des demandes d'éclaircissement concernant la décision dans les 15 jours suivant sa réception et lesdits éclaircissements sont donnés dans les 15 jours de la requête.

7. La décision du tribunal a force obligatoire à l'égard des Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante supporte les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal, y compris les frais encourus par le Président ou le Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour la mise en œuvre des procédures prévues à l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article, sont partagés à égalité par les Parties contractantes.

Article XVII

AMÉNAGEMENTS

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime souhaitable de modifier les termes du présent Accord, y compris de ses Annexes, elle peut demander des consultations à l'autre Partie contractante. Ces consultations commencent dans des limites raisonnables à partir de la date de la demande. Toute modification agréée entre en vigueur lorsqu'elle a été confirmée par un échange de notes entre les Parties contractantes.

Article XVIII

RÉSILIATION

L'une ou l'autre Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent Accord; cette notification peut être communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prend fin à minuit (au lieu de réception de la notification) immédiatement avant la date anniversaire de la réception de ladite notification par cette autre Partie contractante, à moins que la notification soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ladite période. En l'absence d'accusé de réception par l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XIX

ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Le présent Accord et ses amendements éventuels sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XX

ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entre en vigueur à la date de l'échange des notifications indiquant que chaque Partie contractante a accompli toutes les formalités nécessaires à cette fin.
EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouverne-
ments respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Pasay City le 26 mai 1997 en langue anglaise.

Pour le Gouvernement
de Hong Kong :

[Illisible]

Pour le Gouvernement
de la République des Philippines :

[Illisible]
ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première section

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignée(s) de Hong Kong :
Hong Kong - points intermédiaires - points aux Philippines - points au-delà.

Notes :
1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.
2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) 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 aux Philippines, les points intermédiaires et les points au-delà, pourvu que les services agréés sur ces routes aient Hong Kong comme point d'origine.
3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué aux Philippines, ou vice versa, sauf sur décision que peuvent conjointement prendre les Parties contractantes de temps à autre.
4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

Section 2

Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) des Philippines :
Points aux Philippines - points intermédiaires - Hong Kong - points au-delà.

Notes :
1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.
2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) des Philippines peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points aux Philippines, les points intermédiaires et les points au-delà, pourvu que les services agréés sur ces routes aient un point aux Philippines comme point d'origine.
3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà pour être débarqué à Hong Kong, ou vice versa, sauf sur décision que peuvent conjointement prendre les Parties contractantes de temps à autre.
4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.
Agreement concerning air services (with annex). Signed at Hong Kong on 6 June 1997

Authentic text: English.

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 30 June 1997.

Agreement concerning air services (with annex). Signed at Hong Kong on 6 June 1997

Texte authentique : anglais.

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF HONG KONG AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF INDONESIA CONCERNING AIR SERVICES

The Government of Hong Kong and the Government of the Republic of Indonesia,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between Hong Kong and Indonesia.

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 Hong Kong, the Director of Civil Aviation, and in the case of the Republic of Indonesia, the Minister of 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 Hong Kong includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to the Republic of Indonesia shall have the meaning assigned to its territory in accordance with the international law;

(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.
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 1944,1 including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

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

(a) the right to fly across its area without landing;

(b) the right to make stops in its area for non-traffic purposes.

(2) Each Contracting Party 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 routeing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

ARTICLE 4

Designation of and 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 Hong Kong 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 Indonesia or its nationals.

(b) The Government of the Republic of Indonesia 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 that airline is incorporated and has its principal place of business in Hong Kong.

(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 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 Hong Kong, 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 Indonesia or its nationals;

(ii) in the case of the Government of the Republic of Indonesia, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Hong Kong; 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 other Contracting Party.

ARTICLE 6

Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the 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 Contracting Parties.

ARTICLE 7

Recognition of Certificates and Licences

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944.

ARTICLE 8

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 benefits 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 Hong Kong and Indonesia shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being had 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 Hong Kong and Indonesia 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 15 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 Hong Kong for carriage between Indonesia and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Indonesia and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of Indonesia for carriage between Hong Kong and a State other than Indonesia shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Hong Kong 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 9

Customs Duties

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

(2) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of 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.

ARTICLE 10

Direct Transit Traffic

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. Passengers, baggage and cargo in direct transit and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall normally be subject to a very simplified control.
ARTICLE II

Aviation Security

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

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

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

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

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

ARTICLE 12
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 13
Conversion and Remittance of Revenue

(1) The designated airlines of Hong Kong shall have the right to convert and remit from Indonesia on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of Indonesia shall have the right to convert and remit from Hong Kong 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 14
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 15

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 16

Application of Laws and Regulations

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its area, shall be applied to the aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from, or while within, the area of the first Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of passengers, crew or cargo (including mail) of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo (including mail) of the airline or airlines designated by the other Contracting Party upon entry into, departure from, or while within, the area of the first Contracting Party.

(3) In the application to the designated airline or airlines of the other Contracting Party of the laws and regulations referred to in this Article a Contracting Party shall not grant more favourable treatment to its own airline or airlines.
ARTICLE 17

Consultation

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

ARTICLE 18

Settlement of Disputes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 19

Amendment

Any amendments to this Agreement, including any amendment which may be required as a result of any multilateral convention which may in future apply to both Contracting Parties, may be agreed by the Contracting Parties and shall enter into force on a date to be determined in a written exchange between the Contracting Parties, indicating that all necessary procedures have been completed by them.

ARTICLE 20

Termination

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

ARTICLE 21

Registration with the International Civil Aviation Organization

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.
ARTICLE 22

Entry into Force

This Agreement shall enter into force as soon as the Contracting Parties have given notice in writing to each other that any necessary procedures have been completed.

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

Done, in duplicate at Hong Kong this 6th day of June 1997 in the English language.

For the Government of Hong Kong: [Illegible]

For the Government of the Republic of the Indonesia: [Illegible]
ANNEX
ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Hong Kong:
Hong Kong—intermediate points—points in Indonesia—points beyond.

Notes:
1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of Hong Kong 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 Indonesia in any order and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at Hong Kong.
3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in Indonesia or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by 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 Indonesia:
Points in Indonesia—intermediate points—Hong Kong—points beyond.

Notes:
1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of Indonesia may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in Indonesia 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 Indonesia.
3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at Hong Kong or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.
4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.
[Traduction — Translation]

Accord entre le gouvernement de Hong Kong et le gouvernement de la république d'Indonésie relatif aux services aériens

Le Gouvernement de Hong Kong et le Gouvernement de la République d'Indonésie;
Désireux de conclure un accord afin de mettre en place le cadre de l'exploitation de services aériens entre Hong Kong et l'Indonésie;
Sont convenus de ce qui suit :

Article premier
Définitions
Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de Hong Kong, le Directeur de l'Aviation civile et, dans le cas de la République d'Indonésie, le Ministre des Communications ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) L'expression « entreprise aérienne désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'article 4 du présent Accord;

c) L'expression « zone », en ce qui concerne Hong Kong, désigne l'Ile de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux Territoires, et, en ce qui concerne la République d'Indonésie, a le sens attribué à ce mot conformément au droit international;

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

e) L'expression « le présent Accord » désigne également l'Annexe audit Accord, ainsi que tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'au présent Accord.

Article 2
Dispositions de la Convention de Chicago applicables aux services internationaux
Dans la mise en œuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago, y compris celles de ses

1 Entré en vigueur le 27 juin 1997 par notification, conformément à l'article 22.

Vol. 1981, I-33911
Annexes et de tout amendement qui serait apporté à la Convention ou à ses Annexes et qui s’appliquent aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

**Article 3**

**OCTROI DE DROITS**

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l’autre Partie 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.


3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent article n’est réputée conférer aux entreprises de transport aérien de l’une des Parties contractantes le droit d’embarquer en un point de la zone de l’autre Partie, des passagers et du fret, y compris du courrier, acheminés moyennant contrat de location ou rémunération, à destination d’un autre point de ladite zone.

4. Si, en raison d’un conflit armé, de troubles ou de faits politiques nouveaux, ou de circonstances particulières et inhabituelles, une entreprise de transport aérien désignée de l’une des Parties contractantes n’est pas en mesure d’exploiter un service sur la route normale, l’autre Partie contractante fait tout son possible pour faciliter le maintien du fonctionnement de ce service en réaménageant temporairement les routes de façon appropriée par accord mutuel entre les Parties contractantes.

**Article 4**

**DÉSIGNATION ET AUTORISATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN**

1. Chacune des Parties contractantes 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 Hong Kong a le droit de refuser 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 de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, s'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 d'Indonésie ou de ses ressortissants.

b) Le Gouvernement de la République d'Indonésie 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 de transport aérien 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 à Hong Kong.

4. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien 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 de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 5

RÉVOCATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de révoquer 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 de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou bien d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits :

   a) i) Dans le cas du Gouvernement de Hong Kong, s'il n'a pas la preuve que la ligne aérienne est bien immatriculée en Indonésie et qu'elle y a son siège principal d'activités;

   ii) Dans le cas du Gouvernement indonésien, s'il n'est pas convaincu que l'entreprise de transport aérien est bien immatriculée à Hong Kong et qu'elle y a son siège principal d'activités;

   b) Si l'entreprise de transport aérien en question manque à se conformer aux lois et aux règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

   c) Si cette entreprise de transport aérien manque à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit immédiatement indispensable de révoquer ou de suspendre l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1 du présent article, ou d'imposer les conditions dont il est fait mention dans ce paragraphe afin d'empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.
Article 6

PRINCIPES RÉGISSANT L’EXPLOITATION DE SERVICES AGRÉÉS

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d’exploiter les services agréés 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 agréés, prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l’autre Partie contractante de façon à ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services agréés assurés 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 comme but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande normalement prévisible de transport de passagers et de fret, y compris le courrier, en provenance ou à destination de la zone de la Partie contractante qui a désigné l’entreprise. Pour des passagers et du fret, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la zone de la Partie 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 et en provenance de la zone de la Partie contractante qui a désigné l’entreprise;

   b) Aux besoins du trafic de la zone desservie par les services agréés, compte tenu des autres services assurés par des entreprises de transport aérien des États de la région; et

   c) Aux exigences de l’exploitation des services long courrier.

4. Les autorités aéronautiques des Parties contractantes déterminent conjointement de temps à autre la proportion du trafic qui doit transiter sur les routes indiquées.

Article 7

RECONNAISSANCE DES CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ ET DES LICENCES

Les certificats de navigabilité, les brevets d’aptitude et les licences, délivrés ou validés par l’une des Parties contractantes et non périmés sont reconnus valables par l’autre Partie contractante aux fins de l’exploitation des services aériens sur les routes indiquées, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats, licences ou brevets soient au moins égales aux normes minimales établies conformément à la Convention relative à l’Aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago.
Article 8  

Tarifs  

1. Le terme « tarif » s’entend indifféremment :
   
a) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport des 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 tarif appliqué par une entreprise de transport aérien pour le transport de fret (à l’exception du courrier) par des services aériens réguliers;

c) Des conditions qui règissent la disponibilité ou l’applicabilité dudit prix ou dudit tarif, 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 Hong Kong et l’Indonésie sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments d’appréciation pertinents, y compris du coût de l’exploitation des services agréés, de l’intérêt des usagers, d’un bénéfice raisonnable et des tarifs d’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, après consultation avec d’autres entreprises désignées exploitant tout ou partie de la même route. Toutefois, on ne peut empêcher une entreprise désignée de proposer, et les autorités aéronautiques d’approuver, un tarif, si cette entreprise n’a pas obtenu pour ce tarif l’accord des autres entreprises désignées, ou parce qu’aucune 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 indiquée.

4. Les tarifs proposés pour le transport entre Hong Kong et l’Indonésie doivent être déposés 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. Ils sont déposés soixante jours au moins (ou un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Les tarifs proposés sont considérés comme ayant été déposés auprès des autorités aéronautiques d’une Partie contractante à la date à laquelle ils sont reçus par lesdites autorités aéronautiques.

5. Tout tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques d’une Partie contractante à tout moment et, sous réserve qu’il ait été déposé conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, il est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, à moins que dans les 30 jours (ou au cours d’une période plus courte dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes), après la date de dépôt, les autorités aéronautiques d’une Partie contractante fassent savoir par écrit à l’autre Partie contractante qu’elles désapprouvent le tarif proposé.
6. Si une notification de désapprobation est adressée, conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent fixer le tarif par accord mutuel. A cet effet, l’une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours de la notification de désapprobation, 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 régi conformément aux dispositions de l’article 15 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 ait été fixé.

9. Sauf accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, et pour la période dont elles pourront 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 le tarif comprend une telle date;

   b) Au-delà de douze mois après la date du dépôt d’un nouveau tarif auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes par une entreprise de transport aérien désignée de l’une des Parties contractantes ;

10. a) Les tarifs appliqués par une entreprise de transport aérien désignée par Hong Kong pour le transport entre l’Indonésie et un autre État doivent être agréés par les autorités aéronautiques de l’Indonésie et, le cas échéant, par celles de l’autre État. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées d’Indonésie pour le transport entre Hong Kong et un État autre que l’Indonésie doivent être agréés par les autorités aéronautiques 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 pour obtenir les renseignements visés au paragraphe 1 du présent article et cela au moins 90 jours (ou dans un délai plus court si lesdites autorités aéronautiques y consentent) avant la date projetée de son entrée en vigueur. Le tarif proposé est réputé être 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 aient fait tenir à l’entreprise désignée qui en sollicite l’agrément une notification écrite signifiant leur refus.

   d) Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent retirer leur agrément à tout tarif de cette nature déjà agréé ou réputé être agréé par elles, moyennant l’envoi d’un préavis de 90 jours, 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 refusent 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 de prix, 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 9
DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leur carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d’utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons, 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, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons, tabac), le stock de billets imprimés, les lettres de transport aérien et autres imprimés à l’en-tête de l’entreprise de transport aérien désignée de l’une des Parties contractantes et la documentation publicitaire habituelle diffusée gratuitement par ladite entreprise de transport aérien désignée, introduits dans la région de l’une des Parties contractantes par une entreprise désignée de l’autre Partie contractante, ou pour son compte, 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 à l’arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la région de cette 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 douanières 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 région 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.
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 transfert, dans la région de l’autre Partie contractante, de l’équipement normal et des autres équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

Article 10

Trafic en transit direct

Les bagages et les marchandises en transit direct dans la région de chaque Partie contractante sont exonérés des droits de douane, droits d’accise et redevances ou frais similaires non liés au coût d’une prestation de services à l’arrivée. Les passagers, les bagages et les marchandises en transit direct et qui ne quittent pas la zone de l’aéroport réservée à cette fin ne sont normalement soumis qu’à un contrôle très simplifié.

Article 11

Sécurité aérienne

1. Les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l’aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Chacune des Parties contractantes agit en particulier, conformément aux dispositions sur la sûreté de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963⁴, de la Convention pour la répression de la capture illicite d’aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970⁵, et de la Convention pour la répression d’actes illicites dirigés contre la sécurité de l’aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971⁶.

2. Les Parties contractantes s’accordent mutuellement, sur demande, toute l’assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicites d’aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l’aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l’aviation fixées par l’Organisation de l’aviation civile internationale et désignées comme annexes à la Convention relative à l’aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chacune des Parties contractantes exige des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés sur son propre registre, ou qui ont le lieu principal de leurs activités ou leur résidence permanente dans sa zone, et des exploitants d’aéroports de sa zone, qu’ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sûreté de l’aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d’aéronefs peuvent être tenus de se conformer aux dispositions sur la sûreté de l’aviation visées au

---

⁵ Ibid., vol. 860, p. 105.
⁶ Ibid., vol. 974, p. 177.

Vol. 1981, 1-33911
paragraphe 3 du présent article, que l’autre Partie contractante prescrit pour l’entrée dans la zone, la sortie de la zone ou le séjour dans la zone de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que les mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, l’équipage, les bagages à main, les bagages de soute, le fret, et les provisions de bord avant et pendant l’embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l’autre Partie contractante en vue d’obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d’incident ou de menace d’incident de capture illicite d’aéronef civil ou d’autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou d’installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s’entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et en sécurité à cet incident ou à cette menace d’incident.

Article 12

FOURNITURE DE STATISTIQUES

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

Article 13

CONVERSION ET TRANSFERT DES RECETTES

1. Les entreprises de transport aérien désignées de Hong Kong ont le droit de convertir et de transférer hors d’Indonésie, sur simple demande, l’excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales. Les entreprises désignées d’Indonésie ont le droit de convertir et de transférer hors de Hong Kong, sur simple demande, l’excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

2. Les opérations de conversion et de transfert de ces recettes sont autorisées sans restriction, au taux de change applicable aux transactions au comptant qui est en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont frappées d’aucune charge à l’exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations.

Article 14

REPRÉSENTATION ET VENTES DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit, conformément aux lois et règlements de l’autre Partie con-
tractante, concernant l’entrée, le séjour et l’emploi, de faire entrer et d’employer dans la région de cette autre Partie contractante leurs personnels de direction, techniques, d’exploitation et les autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de vendre des prestations de transport aérien dans la région de l’autre Partie contractante, soit directement, soit par l’intermédiaire de leurs agents. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante 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 15

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 demandées à ces entreprises, avec l’autorisation de ces autorités, pour l’utilisation des terrains ou d’installations d’aéroports ou encore d’installations de navigation aérienne, y compris les prestations et facilités qui y sont associées, par les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et les marchandises transportées.

2. Aucune des Parties contractantes n’impose ni ne permet 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 désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

3. Chacune des Parties contractantes encourage la concertation, concernant la perception de ces redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par ses autorités, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l’entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toutes propositions de modification des redevances d’usage sont communiquées aux usagers avec un délai de préavis raisonnable pour leur permettre d’exprimer leur opinion avant que les modifications entrent en vigueur. Chaque Partie contractante encourage en outre ses autorités compétentes en matière de redevances et les usagers à échanger les informations utiles concernant les redevances d’usage.

Article 16

APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Les lois et règlements d’une Partie contractante relatifs à l’entrée sur son territoire ou à la sortie de celui-ci des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou relatifs à l’exploitation ou à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire, s’appliquent aux aéronefs de l’entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées par l’autre Partie contractante, qui doivent s’y conformer à l’entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

2. Les lois et règlements d’une Partie contractante régissant, sur son territoire, l’entrée et la sortie des passagers, des équipages, des marchandises ou du courrier
transportés à bord d’aéronefs, et notamment les règlements relatifs aux formalités d’entrée, de congé, d’immigration, de passeport, de douane et de quarantaine, sont applicables aux passagers, équipages, marchandises ou courrier transportés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées de l’autre Partie contractante, à l’entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

3. Dans l’application à l’entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l’autre Partie contractante des lois et règlements mentionnés dans le présent article, une Partie contractante n’accorde pas un traitement plus favorable à ses propres entreprises de transport aérien.

**Article 17**

**CONSULTATIONS**

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

**Article 18**

**RÈGLEMENT DES DIFFÉREND**

1. Si un différend surgit entre les Parties contractantes au sujet de l’interprétation ou de l’application du présent Accord, les Parties contractantes s’efforcent d’abord de le régler par négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent soumettre le différend à une personne ou à un organisme convenu entre elles ou, à la demande des Parties contractantes, pour décision à un tribunal de trois arbitres qui est constitué comme suit :

   a) Dans les 30 jours suivant la réception d’une demande d’arbitrage, chaque Partie contractante désigne un arbitre. Un ressortissant d’un Etat pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, qui assumera les fonctions de président du tribunal, est désigné comme troisième arbitre par accord entre les deux arbitres, dans les 60 jours de la désignation du second;

   b) S’il n’a été procédé à aucune désignation dans les délais spécifiés ci-dessus, l’une des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l’Organisation de l’aviation civile internationale de procéder à la désignation nécessaire dans les 30 jours. Si le Président estime être ressortissant d’un Etat ne pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, le Vice-Président le plus ancien dont la neutralité ne peut être contestée procède à la désignation.

3. Sauf dispositions contraires prévues ci-après dans le présent article, ou autres dispositions convenues entre les Parties contractantes, le tribunal fixe les limites de sa compétence et établit son règlement intérieur. Sur instructions du tribunal, ou à la requête de l’une ou l’autre des Parties contractantes, une conférence se réunit pour déterminer la question précise à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre 30 jours au plus tard après que le tribunal est entièrement constitué.
4. Sauf dispositions contraires convenues par les Parties contractantes ou stipulées par le tribunal, chaque Partie contractante présente un mémoire dans les 45 jours de la constitution entière du tribunal. Les réponses sont présentées dans les 60 jours suivants. Le tribunal se réunit en séance à la requête de l'une des Parties contractantes, ou à sa discrétion dans les 30 jours suivant la date limite du dépôt des réponses.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans les 30 jours suivant la clôture de la séance ou, en l'absence d'audience, dans les 30 jours suivant le dépôt de la deuxième réponse. La décision du tribunal est prise à la majorité des voix.

6. Une Partie contractante peut présenter des demandes d'éclaircissement concernant la décision dans les 15 jours suivant sa réception et lesdits éclaircissements sont fournis dans les 15 jours de la requête.

7. La décision du tribunal a force obligatoire à l'égard des Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante supporte les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal, y compris les frais encourus par le Président ou le Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour la mise en œuvre des procédures prévues au paragraphe 2, b du présent article, sont partagés à égalité par les Parties contractantes.

Article 19

AMENDEMENTS

Tout amendement au présent Accord, y compris l'amendement susceptible de devenir nécessaire à la suite de l'adoption d'une convention multilatérale à laquelle peuvent adhérer par la suite les deux Parties contractantes est accepté par les Parties contractantes et il entre en vigueur à une date qui est déterminée par un échange de notifications écrites entre les Parties contractantes, précisant qu'elles ont accompli toutes les formalités nécessaires.

Article 20

DÉNONCIAISON

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

Article 21

ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Le présent Accord et tout amendement s'y rapportant sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Vol. 1981, I-33911
Article 22

Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur dès que les Parties contractantes se sont notifiées par écrit qu’elles ont accompli toutes les formalités nécessaires à cet effet.

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

Fait en double exemplaire à Hong Kong le 6 juin 1997 en langue anglaise.

Pour le Gouvernement de Hong Kong :
[Illisible]

For the Government of Hong Kong:
[Ilisible]
ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première section

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignée(s) de Hong Kong :

Hong Kong - points intermédiaires - points en Indonésie - points au-delà.

Notes :

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

2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) 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 en Indonésie et les points au-delà, pourvu que les services agréés sur ces routes aient Hong Kong comme point d'origine.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à partir d'un point intermédiaire ou d'un point au-delà pour être débarqué en Indonésie, ou vice versa, sauf après décision conjointe prise de temps à autre par les Parties contractantes.

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

Section 2

Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'Indonésie :

Points en Indonésie - points intermédiaires - Hong Kong - points au-delà.

Notes :

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

2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'Indonésie peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en n'importe quel ordre les points intermédiaires et les points au-delà, pourvu que les services agréés sur ces routes aient l'Indonésie comme point d'origine.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà pour être débarqué à Hong Kong, ou vice versa, sauf sur décision conjointe prise de temps à autre par les Parties contractantes.

4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.
Treaties and international agreements

filed and recorded

from 30 May 1997 to 30 June 1997

No. 1198

---

Traités et accords internationaux

classés et inscrits au répertoire

du 30 mai 1997 au 30 juin 1997

N° 1198
No. 1198

UNITED NATIONS
and
AGENCY FOR CULTURAL
AND TECHNICAL COOPERATION

Cooperation Agreement. Signed at New York on 25 June 1997

Authentic text: French.
Filed and recorded by the Secretariat on 25 June 1997.

ORGANISATION DES NATIONS UNIES
et
AGENCE INTERNATIONALE
DE L'ÉNERGIE ATOMIQUE

Accord de coopération. Signé à New York le 25 juin 1997

Texte authentique : français.
Classé et inscrit au répertoire par le Secrétariat le 25 juin 1997.
ACCORD DE COOPÉRATION ENTRE L’ORGANISATION DES NATIONS UNIES ET L’AGENCE DE COOPÉRATION CULTURELLE ET TECHNIQUE

Considérant les dispositions de la Charte des Nations Unies (ci-après dénommées "l'Organisation"), qui demandent, entre autres, de promouvoir la coopération régionale et internationale afin de régler les problèmes politiques, économiques et sociaux et d'assurer le respect des droits de l'homme dans le monde,

Considérant les dispositions de la Convention et de la Charte de l'Agence de coopération culturelle et technique (ci-après dénommée "l'Agence"), qui demandent, entre autres, de promouvoir la coopération entre ses membres et d'encourager l'émergence d'une solidarité nouvelle, constituant ainsi un facteur supplémentaire contribuant au rapprochement des peuples par le dialogue permanent des civilisations,

Rappelant les résolutions pertinentes de l'Assemblée générale des Nations Unies, en particulier sa résolution 33/183, par laquelle elle a octroyé le statut d'observateur à l'Agence, et sa résolution 50/34 demandant un renforcement de la coopération entre les deux organisations,

Conscientes de la nécessité d'établir des liens de coopération plus étroits entre l'Organisation et ses institutions spécialisées d'une part et l'Agence et ses institutions spécialisées, de l'autre, dans les domaines d'intérêt commun, et désireuses de promouvoir et de renforcer cette coopération,

L'Organisation des Nations Unies et l'Agence de coopération culturelle et technique

SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT :

Article premier

DOMAINES DE COOPÉRATION

L'Organisation et l'Agence s'engagent à coopérer dans les domaines ci-après, par le biais de leurs organes compétents :

1. Politique;
2. Économique et social;
3. Scientifique et culturel.

1 Entré en vigueur le 25 juin 1997 par la signature, conformément à l'article X.
Article II

COOPÉRATION ET CONSULTATION

L'Organisation et l'Agence tiennent des consultations, selon que de besoin, sur toutes les questions d'intérêt commun, afin de coordonner et d'harmoniser leurs positions.

Article III

REPRÉSENTATION MUTUELLE

1. Sous réserve des décisions qui peuvent être prises par ses organes compétents concernant la participation d'observateurs à ses réunions, et sous réserve du règlement intérieur des organes en question, l'Organisation invite l'Agence à envoyer des représentants à ses réunions et conférences autorisant la présence d'observateurs, lorsque des questions l'intéressant y sont examinées.

2. Sous réserve des décisions qui peuvent être prises par ses organes compétents concernant la participation d'observateurs à ses réunions, l'Agence invite l'Organisation à envoyer des représentants à toutes ses réunions et conférences autorisant la présence d'observateurs, lorsque des questions l'intéressant y sont examinées.

Article IV

ÉCHANGE D'INFORMATIONS ET DE DOCUMENTS

Sous réserve des dispositions qu'elles jugeront nécessaires de prendre pour protéger le caractère confidentiel de certains documents et informations, les deux organisations échangent des informations et des documents sur les questions d'intérêt commun, en particulier :

1. L'Organisation communique à l'Agence, sur sa demande, des informations sur les projets et programmes nationaux ou multinationaux exécutés par elle dans les domaines politique, économique, social, scientifique et culturel, avec son assistance ou sous ses auspices, dans les États qui sont membres à la fois de l'Organisation et de l'Agence, et examine toute proposition que l'Agence peut lui communiquer, afin d'assurer une meilleure complémentarité des activités et une coordination plus efficace entre les deux organisations.

2. L'Agence communique à l'Organisation, à sa demande, des informations sur les projets et programmes exécutés dans les domaines politique, économique, social, scientifique et culturel, ayant trait à la mise en œuvre d'activités de l'Agence dans les États membres de cette dernière. Elle examine toute proposition concernant les projets et programmes en question que l'Organisation peut lui soumettre, afin d'assurer une meilleure complémentarité des activités et une coordination plus efficace entre les deux organisations.
3. L'Organisation peut porter à l'attention de l'Agence toute question qui, à son avis, exige une action conjointe et coordonnée des deux organisations.

4. L'Agence peut porter à l'attention de l'Organisation les questions qui, à son avis, exigent la coopération des deux organisations.

Article V

INFORMATIONS STATISTIQUES ET JURIDIQUES

Sous réserve de leurs règles et règlements respectifs, l'Organisation et l'Agence conjuguent leurs efforts, afin :

- D'assurer une exploitation optimale des informations statistiques et juridiques et d'utiliser efficacement leurs ressources pour compiler, analyser, publier et diffuser de telles informations;

- De réduire la charge de travail imposée aux gouvernements et organisations auprès desquels ces informations sont collectées.

Article VI

QUESTIONS ADMINISTRATIVES ET TECHNIQUES

1. Si le développement des activités de l'Organisation et de l'Agence dans les domaines d'intérêt commun l'exige, une organisation peut demander la coopération de l'autre, lorsque cette dernière est en mesure de contribuer au développement des activités de la première.

2. Chaque organisation s'efforce, dans la mesure du possible et conformément à ses instruments constitutifs et aux décisions de ses organes compétents, de répondre favorablement à ces demandes de coopération, suivant les procédures établies d'un commun accord.

3. De même, dans la mesure du possible, et dans le contexte de leurs instruments constitutifs et des décisions de leurs organes compétents respectifs, les deux organisations se portent mutuellement assistance pour la formation de diverses catégories de personnel, en particulier le personnels administratif et de conférence, de même que de spécialistes dans les domaines juridique, économique, social, scientifique et culturel.

Article VII

ACTION COMMUNE

1. L'Organisation et l'Agence peuvent, dans le cadre d'arrangements spéciaux, décider de participer conjointement à l'exécution de projets d'intérêt commun. Ces arrangements définissent les modalités relatives à la participation de chaque organisation à ces projets et déterminent les montants que chacune doit acquitter.
2. The Organization and the Agency may, as they consider desirable, create commissions, committees or other technical or consultative organs, according to procedures and conditions established by mutual agreement in each case, to advise them on questions of common interest.

**Article VIII**

COOPERATION BETWEEN THE SECRETARIATS

The Secretary General of the Organization and the Secretary General of the Agency shall take the necessary administrative measures to ensure cooperation and effective liaison between the secretariats of the two organizations.

**Article IX**

APPLICATION OF THE AGREEMENT

1. The Secretariat of the Organization and the Secretariat of the Agency shall consult, as needed, on questions relative to this Agreement.

2. The Secretariat of the Organization and the Secretariat of the Agency may, if necessary, agree on additional administrative measures in view of the application of this Agreement.

**Article X**

ENTRÉE EN VIGUER, AMENDEMENTS AND DURATION

1. This Agreement enters into force on the date of signing by the duly authorized representatives of the two organizations.

2. This Agreement may be amended by agreement between the Organization and the Agency, subject to one party notifying in writing the other party of the amendments proposed. The amendment in question takes effect at the end of a period of three months following the expression of this consent.

3. A party may rescind this Agreement by notifying in writing its intention to the other party, six months in advance.


Pour l'Organisation des Nations Unies :  

Pour l'Agence de coopération culturelle et technique :

1 Kofi Annan.  
2 Jean Louis Roy.
[TRANSLATION — TRADUCTION]

COOPERATION AGREEMENT\(^1\) BETWEEN THE UNITED NATIONS AND THE AGENCY FOR CULTURAL AND TECHNICAL CO-OPERATION

---

Considering the provisions of the Charter of the United Nations (hereinafter referred to as the UN) which calls, *inter alia*, for the promotion of regional and international cooperation to solve political, economic and social problems and to ensure respect for human rights in the world,

Considering the provisions of the Convention and of the Charter of the Agency for Cultural and Technical Cooperation\(^2\) (hereinafter referred to as the ACTC), which calls, *inter alia*, for the promotion of cooperation among its members and to encourage the emergence of a new solidarity, thus constituting an additional factor in the coming together of the peoples through the permanent dialogue of civilisations.

Recalling the relevant resolution of the UN General Assembly, in particular resolution 33/183\(^3\) by which ACTC was granted the observer status and resolution 50/34\(^4\) calling for intensified cooperation between the two organizations,

Conscious of the need for closer cooperation between the UN and its specialized agencies on the one hand, and the ACTC and its specialized institutions on the other, in matters of common interest, and desirous of further enhancing and strengthening such cooperation,

The United Nations and the Agency for Cultural and Technical Cooperation.

Have agreed as follows:

*Article I*

**AREAS OF COOPERATION**

The UN and ACTC undertake to cooperate in the following area, through their appropriate bodies:

1. Political,
2. Economic and social,

*Article II*

**COORDINATION AND CONSULTATION**

The UN and the ACTC shall hold consultations, as needed, on all matters of common interest with a view to coordinating and harmonizing their positions.

---

\(^1\) Came into force on 25 June 1997 by signature, in accordance with article X.
Article III

RECIPROCAL REPRESENTATION

1. Subject to such decisions as may be taken by its competent bodies concerning the attendance of its meetings by observers, and subject to the rules of procedure of the bodies concerned, the United Nations shall invite the ACTC to send representatives to United Nations meetings and conferences where observers are allowed, whenever matters of interest to the ACTC are discussed.

2. Subject to such decisions as may be taken by its competent bodies concerning the attendance of its meetings by observers, the ACTC shall invite the UN to send representatives to all its meetings and conferences where observers are allowed, whenever matters of interest to the UN are discussed.

Article IV

EXCHANGE OF INFORMATION AND DOCUMENTS

Subject to such arrangements as may be deemed necessary to safeguard the confidential nature of certain information and documents, the two organizations shall exchange information and documents of questions of common interest, in particular:

1. The UN shall make available to the ACTC, upon its request, information on any national or multinational projects and programmes that are undertaken by the UN in the political, economic, social, scientific and cultural fields, with its assistance or under its auspices in States members both of the UN and of the ACTC, and shall consider any proposals that may be communicated to it by the ACTC with a view to ensuring a better complementarity of action and a more effective coordination between the two organizations.

2. The ACTC shall make available to the UN, upon the latter’s request, information on projects and programmes in the political, economic, social, scientific and cultural fields that relate to the development of ACTC activities in the latter’s Member states. It shall consider any proposals concerning such projects and programmes that may be submitted to it by the UN with a view to ensuring better complementarity of action and a more effective coordination between the two organizations.

3. The UN may bring to the attention of the ACTC issues that, in its view, require joint and coordinated action by the two organizations.

4. The ACTC may bring to the attention of the UN those issues that, in its opinion, call for cooperation between the two organizations.

Article V

STATISTICAL AND LEGAL INFORMATION

The UN and the ACTC shall, subject to their respective rules and regulations, pool their efforts to:

— Ensure optimum utilization of statistical and legal information and efficient use of their resources to compile, analyze, publish and disseminate such information;
— Reduce the workload on governments and organizations from which such information and collected.

**Article VI**

**Administrative and Technical**

1. Should the growth of the UN and ACTC activities in fields of common interest so dictate, either organization may request the cooperation of the other whenever the latter organization is in a position to held develop the former's activities.

2. Each organization shall endeavour, insofar as possible and in compliance with its constituent instruments and decisions of its competent bodies, to respond favourably to such requests for cooperation in accordance with procedures to be mutually agreed upon.

3. Similarly, insofar as possible, and within the context of their constituent instruments and decisions of their respective competent bodies, the two organizations shall assist each other in the training of various categories of staff, especially administrative and conference staff as well as specialists in legal, economic, social, scientific and cultural fields.

**Article VII**

**Joint Action**

1. The UN and the ACTC may, through special arrangements, decide to act jointly in the implementation of projects that are of common interest. The special arrangements shall define the modalities for the participation of each organization in such projects and shall determine the expenses payable by each of them.

2. The UN and the ACTC may, whenever they consider it desirable, set up commissions, committees or other technical or advisory bodies on terms and conditions, to be mutually agreed upon in each case, to advise on matters of common interest.

**Article VIII**

**Cooperation between the Secretariats**

The Secretary-General of the UN and the Secretary-General of ACTC shall make appropriate administrative arrangements to ensure effective cooperation and liaison between the secretariats of the two organizations.

**Article IX**

**Implementation of the Agreement**

1. The UN Secretariat and the ACTC Secretariat shall consult each other as needed on matters relating to the present Agreement.
2. The UN Secretariat and the ACTC Secretariat may, if necessary, agree on supplementary administrative arrangements for the implementation of the present Agreement.

Article X

ENTRY INTO FORCE, AMENDMENTS AND DURATION

1. This Agreement shall enter into force on the date of its signature by the duly authorized representatives of the two organizations.

2. This Agreement may be amended by mutual consent of the UN and the ACTC provided one of the parties presents the proposed amendments to the other in writing. The amendment shall enter into force after a period of three months following the expression of such consent.

3. Either of the parties may terminate this Agreement by giving six month written notice to the other party.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned representatives of the Secretariat of the United Nations and the Secretariat of the Agency for Cultural and Technical Cooperation, being duly authorized by their respective authorities, have signed the present Agreement in duplicate.

SIGNED this 25 day of June 1997 at the United Nations Headquarters in New York.

For the United Nations: For the Agency for Cultural and Technical Cooperation:

KOFI ANNAN JEAN LOUIS ROY

Vol. 1981, II-1198
ANNEX A

Ratifications, accessions, subsequent agreements, etc., concerning treaties and international agreements registered with the Secretariat of the United Nations

ANNEXE A

Ratifications, adhésions, accords ultérieurs, etc., concernant des traités et accords internationaux enregistrés au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies
ANNEX A

No. 52. CONSTITUTION OF THE UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION. SIGNED AT LONDON ON 16 NOVEMBER 1945

ACCEPTANCE

Instrument deposited with the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on:

25 July 1996

NAURU

(With effect from 25 July 1996.)

Certified statement was registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 30 June 1997.

1 United Nations, Treaty Series, vol. 4, p. 275; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 1 to 5, 7 to 10, and 12 to 24, as well as annex A in volumes 1419, 1583, 1694, 1703, 1712, 1736, 1745, 1748, 1753, 1776, 1819, 1846 and 1913.

No. 2937. UNIVERSAL COPYRIGHT CONVENTION. SIGNED AT GENEVA ON 6 SEPTEMBER 1952¹

SUCCESSION

Notification received by the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on:
30 April 1997

THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA

(With effect from 17 November 1991, the date of the succession of State.)

Certified statement was registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 30 June 1997.

SUCCESSION to Protocol 1 of 6 September 1952¹ to the above-mentioned Convention

Notification received by the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on:
30 April 1997

THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA

(With effect from 17 November 1991, the date of the succession of State.)

Certified statement was registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 30 June 1997.


No. 2937. CONVENTION UNIVERSELLE SUR LE DROIT D'AUTEUR. SIGNÉE À GENÈVE LE 6 SEPTEMBRE 1952¹

SUCCESSION

Notification reçue par le Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le :
30 avril 1997

L'EX-RÉPUBLIQUE YOUGOSLAVE DE MACÉDOINE

(Avec effet au 17 novembre 1991, date de la succession d'État.)


SUCCESSION au Protocole 1 du 6 septembre 1952¹ à la Convention susmentionnée

Notification reçue par le Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le :
30 avril 1997

L'EX-RÉPUBLIQUE YOUGOSLAVE DE MACÉDOINE

(Avec effet au 17 novembre 1991, date de la succession d'État.)


SUCCESSION of Protocol 2 of 6 September 1952 to the Universal Copyright Convention of 6 September 1952

Notification received by the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on:
30 April 1997

THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA
(With effect from 17 November 1991, the date of the succession of State.)

Certified statement was registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 30 June 1997.

---

SUCCESSION to Protocol 3 of 6 September 1952 to the Universal Copyright Convention of 6 September 1952

Notification received by the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on:
30 April 1997

THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA
(With effect from 17 November 1991, the date of the succession of State.)

Certified statement was registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 30 June 1997.

---

SUCCESSION au Protocole 2 du 6 septembre 1952 à la Convention universelle du 6 septembre 1952 sur le droit d'auteur

Notification reçue par le Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le :
30 avril 1997

L'EX-RÉPUBLIQUE YOUGOSLAVE DE MACÉDOINE
(Avec effet au 17 novembre 1991, date de la succession d'Etat.)


---

SUCCESSION au Protocole 3 du 6 septembre 1952 à la Convention universelle du 6 septembre 1952 sur le droit d'auteur

Notification reçue par le Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le :
30 avril 1997

L'EX-RÉPUBLIQUE YOUGOSLAVE DE MACÉDOINE
(Avec effet au 17 novembre 1991, date de la succession d'Etat.)

No. 3511. CONVENTION FOR THE PROTECTION OF CULTURAL PROPERTY IN THE EVENT OF ARMED CONFLICT. DONE AT THE HAGUE, ON 14 MAY 1954

SUCCESSION to the above-mentioned Convention and to the related Protocol of 14 May 1954

Notification received by the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on:
30 April 1997

THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA

(With effect from 17 November 1991, the date of the succession of State.)

Certified statement was registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 30 June 1997.


1 United Nations, Treaty Series, vol. 249, p. 215; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 3 to 12, 14, 15, 17, 18, 20, 21, 23 and 24, as well as annex A in volumes 1408, 1463, 1466, 1527, 1543, 1679, 1693, 1696, 1699, 1705, 1720, 1747, 1749, 1753, 1787, 1824, 1864, 1887, 1920 and 1969.

2 Ibid., vol. 249, p. 215; for the facts ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 3 à 12, 14, 15, 17, 18, 20, 21, 23 et 24, ainsi que l'annexe A des volumes 1408, 1463, 1466, 1527, 1543, 1679, 1693, 1696, 1699, 1705, 1720, 1747, 1749, 1753, 1787, 1824, 1864, 1887, 1920 et 1969.
No. 4683. AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE LIBANON AND THE UNITED NATIONS CHILDREN'S FUND CONCERNING THE ACTIVITIES OF UNICEF IN LEBANON. SIGNED AT BEIRUT, ON 3 JULY 1956

TERMINATION

The above-mentioned Agreement ceased to have effect on 28 June 1997, the date of entry into force of the Basic Cooperation Agreement between the United Nations Children's Fund and the Government of Lebanon signed at Beirut on 19 May 1995, in accordance with article XXIII (2) of the latter Agreement.\(^2\)

Registered ex officio on 28 June 1997.

\(^2\) See p. 167 of this volume.


N° 4683. ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE LIBANAISE ET LE FONDS DES NATIONS UNIES POUR L'ENFANCE CONCERNANT LES ACTIVITÉS DU FISE AU LIBAN. SIGNÉ À BEYROUTH, LE 3 JUILLET 1956

ABROGATION

L'Accord susmentionné a cessé d'avoir effet le 28 juin 1997, date de l'entrée en vigueur de l'Accord de base relatif à la coopération entre le Fonds des Nations Unies pour l'enfance et le Gouvernement libanais signé à Beyrouth le 19 mai 1995, conformément au paragraphe 2 de l'article XXIII de ce dernier Accord.\(^2\)

Enregistré d'office le 28 juin 1997.

\(^2\) Voir p. 167 du présent volume.
No. 6193. CONVENTION AGAINST DISCRIMINATION IN EDUCATION. ADOPTED ON 14 DECEMBER 1960 BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION AT ITS ELEVENTH SESSION, HELD IN PARIS FROM 14 NOVEMBER TO 15 DECEMBER 1960.

SUCCESSION

Notification received by the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on:

30 April 1997

THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA

(With effect from 17 November 1991, the date of the succession of State.)

Certified statement was registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 30 June 1997.


---

1 United Nations, Treaty Series, vol. 429, p. 93; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 4 to 19, and 21 to 23, as well as annex A in volumes 1679, 1693, 1696, 1699, 1705, 1720, 1749, 1753, 1887 and 1903.

---

1 Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 429, p. 93; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 4 à 19, et 21 à 23, ainsi que l'annexe A des volumes 1679, 1693, 1696, 1699, 1705, 1720, 1749, 1753, 1887 et 1903.

SUCCESSION

Notification received by the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on:

30 April 1997

THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA

(With effect from 17 November 1991, the date of the succession of State.)

Certified statement was registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 30 June 1997.


---

1 United Nations, Treaty Series, vol. 823, p. 231; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 13 to 21, 23 and 24, as well as annex A in volumes 1417, 1419, 1463, 1491, 1507, 1509, 1540, 1549, 1558, 1562, 1583, 1641, 1658, 1689, 1693, 1696, 1699, 1705, 1720, 1749, 1753, 1762, 1887, 1917 and 1926.

---


SUCCESSION

Notification reçue par le Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le :

30 avril 1997

L'EX-RÉPUBLIQUE YOUGOSLAVE DE MACÉDOINE

(Avec effet au 17 novembre 1991, date de la succession d'Etat.)


1 Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 823, p. 231; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 13 à 21, 23 et 24, ainsi que l'annexe A des volumes 1417, 1419, 1463, 1491, 1507, 1509, 1540, 1549, 1558, 1562, 1583, 1641, 1658, 1689, 1693, 1696, 1699, 1705, 1720, 1749, 1753, 1762, 1887, 1917 et 1926.
No. 13272. CONVENTION ON THE INTERNATIONAL EXCHANGE OF INFORMATION CONCERNING CIVIL STATUS. CONCLUDED AT ISTANBUL ON 4 SEPTEMBER 19581

RATIFICATION of the Additional Protocol to the above-mentioned Convention concluded at Patras on 6 September 19892

Instrument deposited with the Government of Switzerland on:
2 June 1997
BELGIUM
(With effect from 1 September 1997.)
Certified statement was registered by Switzerland on 30 June 1997.


N° 13272. CONVENTION CONCERNANT L’ÉCHANGE INTERNATIONAL D’INFORMATIONS EN MATIÈRE D’ÉTAT CIVIL. CONCLUE À ISTANBUL LE 4 SEPTEMBRE 19581

RATIFICATION du Protocole additionnel à la Convention susmentionnée, conclu à Patras le 6 septembre 19892

Instrument déposé auprès du Gouvernement suisse le :
2 juin 1997
BELGIQUE
(Avec effet au 1er septembre 1997.)
La déclaration certifiée a été enregistrée par la Suisse le 30 juin 1997.


No. 13444. UNIVERSAL COPYRIGHT CONVENTION AS REVISED AT PARIS ON 24 JULY 1971. CONCLUDED AT PARIS ON 24 JULY 1971

SUCCESSION

Notification received by the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on:

30 April 1997

THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA

(With effect from 17 November 1991, the date of the succession of State.)

Certified statement was registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 30 June 1997.

---

No. 13444. CONVENTION UNIVERSELLE SUR LE DROIT D'AUTEUR RÉVISÉE À PARIS LE 24 JUILLET 1971. CONCLUE À PARIS LE 24 JUILLET 1971

SUCCESSION

Notification reçue par le Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le:

30 avril 1997

L'EX-RÉPUBLIQUE YOUGOSLAVE DE MACÉDOINE

(Avec effet au 17 novembre 1991, date de la succession d'Etat.)

No. 14287. REGIONAL CONVENTION ON THE RECOGNITION OF STUDIES, DIPLOMAS AND DEGREES IN HIGHER EDUCATION IN LATIN AMERICA AND THE CARIBBEAN. CONCLUDED AT MEXICO CITY ON 19 JULY 1974

SUCCESSION

Notification received by the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on: 30 April 1997

THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA

(With effect from 17 November 1991, the date of the succession of State.)

Certified statement was registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 30 June 1997.

1 United Nations, Treaty Series, vol. 980, p. 245; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 6 to 18, and 21 to 23, as well as annex A in volumes 1465, 1705 and 1770.
No. 15511. CONVENTION FOR THE PROTECTION OF THE WORLD CULTURAL AND NATURAL HERITAGE. ADOPTED BY THE GENERAL CONFERENCE OF THE UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION AT ITS SEVENTEENTH SESSION, PARIS, 16 NOVEMBER 1972

SUCCESSION
Notification received by the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on:
30 April 1997
THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA
(With effect from 17 November 1991, the date of the succession of State.)
Certified statement was registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 30 June 1997.

1 United Nations, Treaty Series, vol. 1037, p. 151; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 17 to 24, as well as annex A in volumes 1405, 1408, 1417, 1428, 1436, 1455, 1457, 1460, 1463, 1480, 1484, 1487, 1491, 1507, 1518, 1523, 1526, 1540, 1562, 1568, 1583, 1589, 1641, 1651, 1653, 1656, 1658, 1672, 1678, 1679, 1689, 1693, 1696, 1699, 1705, 1720, 1749, 1753, 1762, 1776, 1787, 1843, 1851, 1864, 1887, 1890, 1901, 1908, 1926 and 1936.

No 15511. CONVENTION POUR LA PROTECTION DU PATRIMOINE MONDIAL, CULTUREL ET NATUREL. ADOPTÉE PAR LA CONFÉRENCE GÉNÉRALE DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ÉDUCATION, LA SCIENCE ET LA CULTURE À SA DIX-SEPTIÈME SESSION, PARIS, 16 NOVEMBRE 1972

SUCCESSION
Notification reçue par le Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le :
30 avril 1997
L'EX-RÉPUBLIQUE YOUGOSLAVE DE MACÉDOINE
(Avec effet au 17 novembre 1991, date de la succession d'État.)

1 Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 1037, p. 151; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs n° 17 à 24, ainsi que l’annexe A des volumes 1405, 1408, 1417, 1428, 1436, 1455, 1457, 1460, 1463, 1480, 1484, 1487, 1491, 1507, 1518, 1523, 1526, 1540, 1562, 1568, 1583, 1589, 1641, 1651, 1653, 1656, 1658, 1672, 1678, 1679, 1689, 1693, 1696, 1699, 1705, 1720, 1749, 1753, 1762, 1776, 1787, 1843, 1851, 1864, 1887, 1890, 1901, 1908, 1926 et 1936.
No. 16889. CONVENTION ON THE RECOGNITION OF STUDIES, DIPLOMAS AND DEGREES IN HIGHER EDUCATION IN THE ARAB AND EUROPEAN STATES BORDERING ON THE MEDITERRANEAN. SIGNED AT NICE ON 17 DECEMBER 1976

SUCCESSION

Notification received by the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on:
30 April 1997

The former Yugoslav Republic of Macedonia

(With effect from 17 November 1991, the date of the succession of State.)

Certified statement was registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 30 June 1997.

---

No. 20966. CONVENTION ON THE RECOGNITION OF STUDIES, DIPLOMAS AND DEGREES CONCERNING HIGHER EDUCATION IN THE STATES BELONGING TO THE EUROPE REGION, CONCLUDED AT PARIS ON 21 DECEMBER 1979

SUCCESSION

Notification received by the Director-General of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on:

30 April 1997

THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC OF MACEDONIA

(With effect from 17 November 1991, the date of the succession of State.)

Certified statement was registered by the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization on 30 June 1997.

1 United Nations, Treaty Series, vol. 1272, p. 3; for subsequent actions, see references in Cumulative Indexes Nos. 22 to 24, as well as annex A in volumes 1413, 1423, 1436, 1437, 1507, 1543, 1562, 1567, 1641, 1693, 1696, 1699, 1705, 1720, 1749, 1753, 1788, 1843, 1851, 1901, 1929 and 1969.

Vol. 1981, A-20966

No. 20966. CONVENTION SUR LA RECONNAISSANCE DES ÉTUDES ET DES DIPLOMÉS RELATIFS À L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR DANS LES ÉTATS DE LA RÉGION EUROPE. CONCLUE À PARIS LE 21 DÉCEMBRE 1979

SUCCESSION

Notification reçue par le Directeur général de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture le :

30 avril 1997

L'EX-RÉPUBLIQUE YOUGOSLAVE DE MACÉDOINE

(Avec effet au 17 novembre 1991, date de la succession d'Etat.)


1 Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 1272, p. 3; pour les faits ultérieurs, voir les références données dans les Index cumulatifs nos 22 à 24, ainsi que l'annexe A des volumes 1413, 1423, 1436, 1437, 1507, 1543, 1562, 1567, 1641, 1693, 1696, 1699, 1705, 1720, 1749, 1753, 1788, 1843, 1851, 1901, 1929 et 1969.
No. 22132. CONVENTION CONCERNING THE ISSUE OF PLURILINGUAL EXTRACTS FROM CIVIL STATUS RECORDS. CONCLUDED AT VIENNA ON 8 SEPTEMBER 1976.

APPLICATION

Notification certifying the completion of the constitutional procedures required for the application of the Convention on its territory deposited with the Government of Switzerland on:

2 June 1997

BELGIUM

(With effect from 2 July 1997.)

Certified statement was registered by Switzerland on 30 June 1997.

1 United Nations, Treaty Series, vol. 1327, p. 3; for subsequent actions, see references in Cumulative Index No. 24, as well as annex A in volumes 1462, 1567, 1570, 1712, 1747, 1775 and 1901.

No 22132, CONVENTION RELATIVE À LA DÉLIVRANCE D’EXTRAITS PLURILINGUES D’ACTES DE L’ÉTAT CIVIL. CONCLUE À VIENNE LE 8 SEPTEMBRE 1976.

APPLICATION

Notification attestant l’accomplissement des procédures constitutionnelles requises pour l’application de la Convention sur son territoire déposée auprès du Gouvernement suisse le :

2 juin 1997

BELGIQUE

(Avec effet au 2 juillet 1997.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par la Suisse le 30 juin 1997.

EXCHANGE OF LETTERS CONSTITUTING AN AGREEMENT AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. HONG KONG, 9 AND 16 DECEMBER 1996


I

Secretary for Economic Services
to the Consul-General of the Netherlands at Hong Kong

ECONOMIC SERVICES BRANCH
HONG KONG

9 December 1996

Dear Consul-General,

I have the honour to refer to the Agreement between the Government of Hong Kong and the Government of the Kingdom of the Netherlands concerning Air Services, done at the Hague on 17 September 1986, and to propose on behalf of the Government of Hong Kong that the following shall be included as Article 8A to the said Agreement:

"ARTICLE 8A

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 subject to tax on gains only in the area of that Contracting Party.

(4) For the purposes of this Article:

(a) the term "income or profits derived from the operation of aircraft in international traffic" shall include income or profits from the operation of aircraft for the carriage of persons, livestock, goods, mail or merchandise including:

(i) the lease of aircraft on a charter basis;

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

(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 Hong Kong, an airline incorporated and having its principal place of business in Hong Kong and in the case of the Kingdom of the Netherlands, an airline substantially owned and effectively controlled by the Government of the Kingdom of the Netherlands or its nationals.

(5) This Article shall not have effect as long as an Agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income or profits providing for similar exemptions shall be in force between the Contracting Parties.

If the foregoing proposal is acceptable to the Government of the Kingdom of the Netherlands, I have the honour to propose that the present letter and your reply to that effect shall constitute an Agreement between the two Governments which shall enter into force on the date that both Governments have given notice in writing to each other that any necessary procedures have been completed.

I further propose that for the ease of accounting, the Article shall take effect as from the taxation year or year of assessment beginning on or after 1 January 1996.

I avail myself of this opportunity to renew to you the assurance of my highest consideration.

Yours sincerely,

STEPHEN IP
Secretary for Economic Services
Dear Mr. Ip,

I have the honour to acknowledge the receipt of your letter, dated 9th December 1996, which reads as follows:

[See letter I]

In reply, I have the honour to inform you that the above proposals are acceptable to the Government of the Kingdom of the Netherlands who therefore agrees that your letter together with this reply to that effect shall constitute an Agreement between the two Governments which shall enter into force on the date that both Governments have given notice in writing to each other that any necessary procedures have been completed.

I avail myself of this opportunity to renew to you the assurance of my highest consideration.

Yours sincerely,

C. C. Sanders
Consul-General of the Netherlands

Mr. Stephen Ip
Secretary for Economic Services
Government Secretariat
Lower Albert Road
Hong Kong

Came into force on 26 May 1997, in accordance with the provisions of the said letters.  

Authenticated text: English.

Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 30 June 1997.

I

Secretary for Economic Services

to the Consul-General of the Netherlands at Kong Kong

ECONOMIC SERVICES BRANCH
HONG KONG

9 December 1996

Dear Consul-General,

I have the honour to refer to the Agreement between the Government of Hong Kong and the Government of the Kingdom of the Netherlands concerning Air Services, done at the Hague on 17 September 1986, and to propose on behalf of the Government of Hong Kong that the following shall replace the Annex to the said Agreement:

"ANNEX
ROUTE SCHEDULE

Section 1
Routes to be operated by the designated airline or airlines of Hong Kong:
Hong Kong—intermediate points—Amsterdam—points beyond.

Notes:
1. The designated airline or airlines of Hong Kong may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at Hong Kong.
2. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at Amsterdam or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

1 See p. 468 of this volume.
3. 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 Kingdom of the Netherlands:
Amsterdam—intermediate points—Hong Kong—points beyond.

Notes:
1. The designated airline or airlines of the Kingdom of the Netherlands may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at Amsterdam.
2. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at Hong Kong or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
3. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.”

If the foregoing proposal is acceptable to the Government of the Kingdom of the Netherlands, I have the honour to propose that the present letter and your reply to that effect shall constitute an Agreement between the two Governments which shall enter into force on the date which I shall have received your confirming reply thereto.

I avail myself of this opportunity to renew to you the assurance of my highest consideration.

Yours sincerely,

STEPHEN IP
Secretary for Economic Services
Dear Mr. Ip,

I have the honour to acknowledge the receipt of your letter, dated 9th December 1996, which reads as follows:

[See letter I]

In reply, I have the honour to inform you that the above proposals are acceptable to the Government of the Kingdom of the Netherlands who therefore agrees that your letter together with this reply to that effect shall constitute an Agreement between the two Governments which shall enter into force on the date on which you shall have received this confirming reply thereto.

I avail myself of this opportunity to renew to you the assurance of my highest consideration.

Yours sincerely,

C. C. Sanders
Consul-General of the Netherlands

Mr. Stephen Ip
Secretary for Economic Services
Government Secretariat
Lower Albert Road
Hong Kong
ECHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD MODIFIANT L’ACCORD SUSMENTIONNÉ.

HONG KONG, 9 ET 16 DÉCEMBRE 1996

Entré en vigueur le 26 mai 1997, conformément aux dispositions desdites lettres.

Texte authentique : anglais.


I

Le Secrétaire chargé des services économiques
au Consul général des Pays-Bas à Hong Kong

SECTION DES SERVICES ÉCONOMIQUES

Hong Kong, le 9 décembre 1996

Monsieur le Conseil général,

J’ai l’honneur de me référer à l’Accord entre le Gouvernement de Hong Kong et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas relatif aux services aériens signé à La Haye le 17 septembre 1986 et de proposer, au nom du Gouvernement de Hong Kong, que les dispositions suivantes seront incluses à l’Accord pour servir d’article 8 A :

« Article 8 A

ÉLIMINATION DE LA DOUBLE IMPOSITION

1. Les revenus ou les bénéfices provenant de l’exploitation, en trafic international, d’aéronefs, par une entreprise de transport aérien d’une Partie contractante, y compris la participation à un pool, une exploitation en commun ou un organisme international d’exploitation, qui sont imposables dans l’espace de ladite Partie contractante sont exemptés de l’impôt sur les revenus, de l’impôt sur les bénéfices et de tous autres impôts sur les revenus ou les bénéfices levés dans l’espace de l’autre Partie contractante.

2. Le capital et les avoirs d’une entreprise de transport aérien d’une Partie contractante liés à l’exploitation d’aéronefs en trafic international sont exemptés d’impôts de toute nature et de toute description sur le capital et les avoirs levés dans l’espace de l’autre Partie contractante.

3. Les plus-values provenant de l’aliénation d’un aéronef exploité en trafic international et des biens meubles liés à l’exploitation dudit aéronef dont bénéficie l’entreprise de transport aérien d’une Partie contractante sont soumises à l’impôt sur les plus-values uniquement dans l’espace de ladite Partie contractante.

4. Aux fins du présent article :
   
a) L'expression « les revenus ou les bénéfices provenant de l'exploitation, en trafic international, d'un aéronef » comprend les revenus ou les bénéfices provenant de l'exploitation d'un aéronef aux fins du transport de personnes, de bétail, de marchandises, du courrier ou de biens, y compris :
   
i) La location d'un aéronef à des fins d'affrètement;
   
ii) La vente de billets en contrepartie du transport et de services connexes, soit pour l'entreprise elle-même ou pour le compte de toute autre entreprise;
   
iii) Les intérêts de fonds directement liés à l'exploitation d'aéronefs en trafic international;
   
b) L'expression « trafic international » s'entend de tout transport par un aéronef sauf lorsque ledit transport a lieu uniquement entre des points situés dans l'espace de l'autre Partie contractante;
   
c) L'expression « entreprise de transport aérien d'une Partie contractante » s'entend, dans le cas de Hong Kong, d'une entreprise de transport aérien constituée en société à Hong Kong et qui y a son siège social et, dans le cas, du Royaume du Pays-Bas, une entreprise de transport aérien appartenant essentiellement au Gouvernement du Royaume des Pays-Bas et contrôlée effectivement par lui ou par ses ressortissants.

5. Le présent article ne s'appliquera pas aussi longtemps que l'Accord visant à éviter la double imposition en matière d'impôts sur le revenu et les bénéfices qui prévoient des exemptions similaires continuera à s'appliquer entre les Parties contractantes. »

J'ai l'honneur de proposer que, si la proposition qui précède rencontre l'agrément du Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, la présente lettre et votre réponse en ce sens constituent un Accord entre les deux gouvernements qui entrera en vigueur à la date à laquelle les deux gouvernements se seront informés par écrit que les formalités nécessaires ont été accomplies.

Dans le but de faciliter la comptabilité, j'ai également l'honneur de proposer que l'article ne s'appliquera qu'à compter de l'année d'imposition ou de l'année du calcul de l'impôt commençant le 1er janvier 1996 ou après cette date. »

Je saisis cette occasion, etc.

Le Secrétaire chargé
des affaires économiques,

Stephen IP
Le Consul général des Pays-Bas
au Secrétaire chargé des affaires économiques

CONSULAT GÉNÉRAL DES PAYS-BAS

Hong Kong, le 16 décembre 1996

Monsieur le Secrétaire,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 9 décembre 1996 ainsi libellée :

[Voir lettre I]

En réponse, j'ai l'honneur de vous informer que les propositions ci-avant rencontrent l'agrément du Gouvernement du Royaume des Pays-Bas qui, en conséquence, convient que votre lettre et la présente réponse constituent un Accord entre les deux gouvernements qui entrera en vigueur à la date à laquelle les deux gouvernements se seront informés par écrit que toutes les formalités nécessaires ont été accomplies.

Je saisir cette occasion, etc.

Le Consul général des Pays-Bas,

C. C. SANDERS

Monsieur Stephen Ip
Secrétaire chargé des services économiques
Secrétariat du Gouvernement
Hong Kong
[TRADUCTION — TRANSLATION]

ECHANGE DE LETTRES CONSTITUANT UN ACCORD MODIFIANT L’ANNEXE À L’ACCORD DU 17 SEPTEMBRE 19861 ENTRE LE GOUVERNEMENT DE HONG KONG (EN VERTU D’UNE DÉLÉGATION DE POUVOIRS DU GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI) ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME DES PAYS-BAS RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS. HONG KONG, 9 ET 16 DÉCEMBRE 1996

Entré en vigueur le 26 mai 1997, conformément aux dispositions desdites lettres.

Texte authentique : anglais.


I

Le Secrétaire chargé des affaires économiques
au Consul général des Pays-Bas à Hong Kong

SECTION DES SERVICES ÉCONOMIQUES

Hong Kong, le 9 décembre 1996

Monsieur le Consul général,

J’ai l’honneur de me référer à l’Accord entre le Gouvernement de Hong Kong et le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas relatif aux services aériens signé à La Haye le 17 septembre 1986 et de proposer, au nom du Gouvernement de Hong Kong, que les dispositions suivantes remplacent l’annexe audit Accord :

« Annexe

TABLEAU DES ROUTES

Section 1

Routes qui seront exploitées par l’(les) entreprise(s) désignée(s) par Hong Kong :

Hong Kong - points intermédiaires - Amsterdam - points au-delà.

Notes :

1. L’(les) entreprise(s) désignée(s) par Hong Kong peut (peuvent) omettre de faire escale en tout point indiqué ci-avant lors d’un vol ou de tous les vols et peut (peuvent) desservir des points intermédiaires dans n’importe quel ordre et des points au-delà dans n’importe quel ordre à condition que les services convenus sur ces routes débutent à Hong Kong.

2. Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire ou en un point au-delà pour ensuite être débarqué à Amsterdam ou inversement, sauf lorsque les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent en convenir de temps à autre.

3. Aucun point situé en Chine continentale ne peut être desservi en tant que point intermédiaire ou point au-delà.

1 Voir p. 475 du présent volume.

Section 2

Routes qui seront exploitées par l'(les) entreprise(s) désignée(s) par le Royaume des Pays-Bas:

Amsterdam - points intermédiaires - Hong Kong - points au-delà.

Notes:

1. L'(les) entreprise(s) désignée(s) par le Royaume des Pays-Bas peut (peuvent) omettre de faire escale en tout point indiqué ci-avant lors d'un vol ou lors de tous les vols et peut (peuvent) desservir des points intermédiaires dans n'importe quel ordre et des points au-delà dans n'importe quel ordre à condition que les services convenus sur ces routes débutent à Amsterdam.

2. Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire ou en un point au-delà pour être débarqué à Amsterdam ou inversement, sauf lorsque les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent en convenir de temps à autre.

3. Aucun point situé en Chine continentale ne peut être desservi en tant que point intermédiaire de point au-delà.

J'ai l'honneur de proposer que, si la proposition qui précède rencontre l'agrément du Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, la présente lettre et votre réponse en ce sens constituent un Accord entre les deux gouvernements qui entrera en vigueur à la date à laquelle j'aurai reçu votre confirmation à cet égard.

Je saisir cette occasion, etc.

Le Secrétaire chargé des services économiques,

Stephen Ip
Monsieur le Secrétaire,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre en date du 9 décembre 1996 ainsi libellée :

[Voir lettre I]

En réponse, j'ai l'honneur de vous informer que les propositions ci-avant rencontrent l'agrément du Gouvernement du Royaume des Pays-Bas qui, en conséquence, convient que votre lettre et la présente réponse constituent un Accord entre les deux gouvernements qui entrera en vigueur à la date à laquelle la présente lettre de confirmation vous sera parvenue.

Je saisis cette occasion, etc.

Le Consul général des Pays-Bas,

C. C. SANDERS

Monsieur Stephen Ip
Secrétaire chargé des services économiques
Secrétariat du Gouvernement
Hong Kong

TERRITORIAL APPLICATION

By an exchange of notes dated 10 July and 12 August 1992, it was agreed to extend the application of the above-mentioned Agreement to the Isle of Man and the Bailiwick of Guernsey and Jersey, with effect from 12 August 1992.

Certified statement was registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 30 June 1997.

APPLICATION TERRITORIALE

Aux termes d'un échange de notes en date des 10 juillet et 12 août 1992, il a été convenu d'étendre l'application de l'Accord susmentionné à l'Ile de Man et aux bailliages de Guernesey et de Jersey, avec effet au 12 août 1992.

La déclaration certifiée a été enregistrée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 30 juin 1997.

TERRITORIAL APPLICATION

By an exchange of notes dated 12 August and 7 September 1992, it was agreed to extend the application of the above-mentioned Agreement to Gibraltar, with effect from 7 September 1992.

Certified statement was registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 30 June 1997.

APPLICATION TERRITORIALE

Aux termes d'un échange de notes en date des 12 août et 7 septembre 1992, il a été convenu d'étendre l'application de l'Accord susmentionné à Gibraltar, avec effet au 7 septembre 1992.

La déclaration certifiée a été enregistrée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 30 juin 1997.


No. 28553. COMMONWEALTH TELECOMMUNICATIONS ORGANISATION FINANCIAL AGREEMENT, 1983. CONCLUDED AT LONDON ON 30 MARCH 1983

DEFINITIVE SIGNATURE

Affixed on:
6 December 1996

MOZAMBIQUE

(With effect from 6 December 1996.)

Certified statement was registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland on 30 June 1997.


No. 28553. ACCORD FINANCIER DE L'ORGANISATION DES TÉLÉCOMMUNICATIONS DU COMMONWEALTH. CONCLU À LONDRES LE 30 MARS 1983

SIGNATURE DÉFINITIVE

Apposée le :
6 décembre 1996

MOZAMBIQUE

(Avec effet au 6 décembre 1996.)

La déclaration certifiée a été enregistrée par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord le 30 juin 1997.

No. 31363. UNITED NATIONS CONVENTION ON THE LAW OF THE SEA. CONCLUDED AT MONTEGO BAY ON 10 DECEMBER 1982

DECLARATION relating to the notification made by Turkey in respect of the declaration made by Greece upon ratification

Notification received on: 30 June 1997
Greece

"Turkey has neither signed nor acceded to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982. It is, therefore, clear the above-mentioned notification cannot have any legal effect, whatsoever.

With regard to the substance of the Turkish notification, Greece rejects all the allegations therein and would like to make the following observations, in this connection:

The purpose of the Greek statement is to interpret certain provisions of the Convention in full accordance with the spirit and the true meaning of the Convention. It is clear, therefore, that Greece neither wishes nor intends, in any way whatsoever, to create any separate category of straits used for international navigation, nor does she intend to circumvent the provisions of the Convention, in any manner.

Greece observes, in particular, that the reference of Turkey to article 36 is misleading, since the part of the high seas referred to in that article constitutes simply an element of the straits in question. Therefore, reference of Greece to this article, in no way can be interpreted as an intention to exercise any discretionary powers over the high seas.
Regarding the allegation that Greece violates ICAO rules and regulations, Greece states emphatically that she respects all the rules and regulations established within the ICAO framework. It must be noted, in this respect, that the institution of transit passage is new and, for the time being, it does not influence the ICAO rules and regulations. In view of this, Greece does not see how her statement could interfere with the ICAO international air routes, in any way.

The Turkish allegations amount to a direct and unequivocal threat by a non-party to the Convention, addressed to a party thereto, with the obvious purpose of compelling Greece to abstain from exercising legitimate rights deriving from International Law.

Finally, Greece notes that Turkey makes in her statement repeatedly reference to the provision of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, attempting to draw legal conclusions. Greece interprets these references as an indication that Turkey — a non signatory to the Convention — accepts its provisions as reflecting general customary law."

*Registered ex officio on 30 June 1997.*

En ce qui concerne l'allégation selon laquelle la Grèce viole les règles et réglements de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la Grèce déclare formellement qu'elle respecte toutes les règles et tous les règlements établis dans le cadre de cette organisation. Force est de noter, à ce propos, que la notion de passage en transit est nouvelle et que, pour l'instant, elle n'affecte pas les règles et règlements de l'OACI. Cela étant, la Grèce ne voit pas en quoi sa déclaration pourrait porter atteinte aux routes aériennes internationales prévues par l'OACI.

Les allégations turques constituent une menace directe et non équivoque proférée par un État non partie à l'encontre d'un État partie à la Convention, dans le but exprès de contraindre celui-ci à s'abstenir d'exercer des droits légitimes qu'il tient du droit international.

Enfin, la Grèce relève que la Turquie, dans sa déclaration, se réfère à maintes reprises à diverses dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, de 1982, dont elle s'efforce de tirer des conclusions d'ordre juridique. La Grèce interprète ces références comme indiquant que la Turquie — qui n'a pas signé la Convention — en accepte les dispositions comme consacrant le droit coutumier général.

*Enregistré d'office le 30 juin 1997.*
No. 31382. DEVELOPMENT CREDIT AGREEMENT (JUTE SECTOR ADJUSTMENT CREDIT) BETWEEN THE PEOPLE'S REPUBLIC OF BANGLADESH AND THE INTERNATIONAL DEVELOPMENT ASSOCIATION. SIGNED AT WASHINGTON ON 25 FEBRUARY 1994

Third Agreement amending the above-mentioned Agreement. Signed at Washington on 30 December 1996

Came into force on 14 May 1997, upon notification by the Association to the Government of Bangladesh.

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 30 June 1997.

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

---

No. 31382. ACCORD DE CRÉDIT DE DÉVELOPPEMENT (CRÉDIT D'AJUSTEMENT AU SECTEUR DU JUTE) ENTRE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DU BANGLADESH ET L'ASSOCIATION INTERNATIONALE DE DÉVELOPPEMENT. SIGNÉ À WASHINGTON LE 25 FÉVRIER 1994

Troisième Accord modifiant l'Accord susmentionné. Signé à Washington le 30 décembre 1996

Entré en vigueur le 14 mai 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement bangladéshien.

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 30 juin 1997.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.

---


SECOND AGREEMENT AMENDING THE ABOVE-MENTIONED AGREEMENT. SIGNED AT WASHINGTON ON 19 DECEMBER 1996.

Came into force on 1 May 1997, upon notification by the Association to the Government of Bolivia.

Authentic text: English.

Registered by the International Development Association on 30 June 1997.

Not published herein in accordance with article 12 (2) of the General Assembly regulations to give effect to Article 102 of the Charter of the United Nations, as amended.

[Traduction — Translation]


DEUXIÈME ACCORD MODIFIANT L'ACCORD SUSMENTIONNÉ. SIGNÉ À WASHINGTON LE 19 DÉCEMBRE 1996.

Entré en vigueur le 1er mai 1997, dès notification par l'Association au Gouvernement bolivien.

Texte authentique : anglais.

Enregistré par l'Association internationale de développement le 30 juin 1997.

Non publié ici conformément au paragraphe 2 de l'article 12 du règlement de l'Assemblée générale destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tel qu'amendé.


No. 33480. UNITED NATIONS CONVENTION TO COMBAT DESERTIFICATION IN THOSE COUNTRIES EXPERIENCING SERIOUS DROUGHT AND/OR DESERTIFICATION, PARTICULARLY IN AFRICA. OPENED FOR SIGNATURE AT PARIS ON 14 OCTOBER 1994

RATIFICATIONS and ACCESSION (a)

Instruments deposited on:

25 June 1997
BRAZIL
(With effect from 23 September 1997.)

25 June 1997
HONDURAS
(With effect from 23 September 1997.)

25 June 1997
MADAGASCAR
(With effect from 23 September 1997.)

25 June 1997
MALAYSIA
(With effect from 23 September 1997.)

25 June 1997 (a)
SAUDI ARABIA
(With effect from 23 September 1997.)

25 June 1997
UGANDA
(With effect from 23 September 1997.)

Registered ex officio on 25 June 1997.

RATIFICATIONS et ADHÉSION (a)

Instruments déposés le :

25 juin 1997
Brésil
(Avec effet au 23 septembre 1997.)

25 juin 1997
Honduras
(Avec effet au 23 septembre 1997.)

25 juin 1997
Madagascar
(Avec effet au 23 septembre 1997.)

25 juin 1997
Malaisie
(Avec effet au 23 septembre 1997.)

25 juin 1997 (a)
Arabie saoudite
(Avec effet au 23 septembre 1997.)

25 juin 1997
Ouganda
(Avec effet au 23 septembre 1997.)

Enregistré d'office le 25 juin 1997.
RATIFICATION and ACCESSIONS (a)
Instruments deposited on:
26 June 1997 (a)
DOMINICAN REPUBLIC
(With effect from 24 September 1997.)
26 June 1997 (a)
GUYANA
(With effect from 24 September 1997.)
26 June 1997
SEYCHELLES
(With effect from 24 September 1997.)
Registered ex officio on 26 June 1997.

RATIFICATION and ACCESSION (a)
Instruments deposited on:
27 June 1997 (a)
EL SALVADOR
(With effect from 25 September 1997.)
27 June 1997
EQUATORIAL GUINEA
(With effect from 25 September 1997.)
27 June 1997
ETHIOPIA
(With effect from 25 September 1997.)
27 June 1997
KUWAIT
(With effect from 25 September 1997.)
Registered ex officio on 27 June 1997.

RATIFICATION et ADHÉSIONS (a)
Instruments déposés le :
26 juin 1997 (a)
RÉPUBLIQUE DOMINICAINE
(Avec effet au 24 septembre 1997.)
26 juin 1997 (a)
GUYANE
(Avec effet au 24 septembre 1997.)
26 juin 1997
SEYCHELLES
(Avec effet au 24 septembre 1997.)
Enregistré d’office le 26 juin 1997.

RATIFICATION et ADHÉSION (a)
Instruments déposés le :
27 juin 1997 (a)
EL SALVADOR
(Avec effet au 25 septembre 1997.)
27 juin 1997
GUINÉE ÉQUATORIALE
(Avec effet au 25 septembre 1997.)
27 juin 1997
ETHIOPIE
(Avec effet au 25 septembre 1997.)
27 juin 1997
KOWEÏT
(Avec effet au 25 septembre 1997.)
Enregistré d’office le 27 juin 1997.
RATIFICATION and ACCESSIONS (a)
Instruments deposited on:
30 June 1997
ANGOLA
(With effect from 28 September 1997.)

30 June 1997 (a)
BELGIUM
(With effect from 28 September 1997.)

30 June 1997 (a)
SAINT KITTS AND NEVIS
(With effect from 28 September 1997.)
Registered ex officio on 30 June 1997.

RATIFICATION et ADHÉSIONS (a)
Instruments déposés le :
30 juin 1997
ANGOLA
(Avec effet au 28 septembre 1997.)

30 juin 1997 (a)
BELGIQUE
(Avec effet au 28 septembre 1997.)

30 juin 1997 (a)
SAINT-KITTS-ET-NÉVIS
(Avec effet au 28 septembre 1997.)
Enregistré d’office le 30 juin 1997.