



Treaty Series

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

VOLUME 2103

Recueil des Traités

*Traités et accords internationaux
enregistrés
ou classés et inscrits au répertoire
au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies*

United Nations • Nations Unies
New York, 2002

Copyright © United Nations 2002
All rights reserved
Manufactured in the United States of America

Copyright © Nations Unies 2002
tous droits réservés
Imprimé aux États-Unis d'Amérique

TABLE OF CONTENTS

I

*Treaties and international agreements
registered in April 2000
Nos. 36554 to 36571*

No. 36554. France and Georgia:

- Agreement on cultural, scientific and technical cooperation between the Government of the French Republic and the Government of Georgia. Paris, 3 February 1997 3

No. 36555. France and Tunisia:

- Agreement between the Government of the French Republic and the Government of the Republic of Tunisia on the reciprocal promotion and protection of investments. Paris, 20 October 1997 5

No. 36556. France and Uruguay:

- Convention on judicial assistance in civil and commercial matters between the French Republic and the Eastern Republic of Uruguay (with attachments). Montevideo, 16 September 1991 29

No. 36557. France and Lebanon:

- Agreement between the Government of the French Republic and the Government of the Lebanese Republic on the reciprocal promotion and protection of investments (with exchange of letters). Paris, 28 November 1996 63

No. 36558. France and Georgia:

- Treaty of understanding, friendship and cooperation between the French Republic and the Republic of Georgia. Paris, 21 January 1994 93

No. 36559. France and China:

- Agreement between the Government of the French Republic and the Government of the People's Republic of China on cooperation in civil service matters. Beijing, 18 January 1999 115

No. 36560. France and Republic of Moldova:

- Agreement between the Government of the French Republic and the Government of the Republic of Moldova on the reciprocal promotion and protection of investments. Paris, 8 September 1997..... 125

No. 36561. France and Poland:

- Agreement between the Government of the French Republic and the Government of the Republic of Poland on cooperation in the fields of labour, employment and vocational training. Paris, 14 April 1994..... 147

No. 36562. New Zealand and United Arab Emirates:

- Agreement between the Government of the United Arab Emirates and the Government of New Zealand on air services (with annex). Dubai, 1 March 1998 157

No. 36563. New Zealand and Cook Islands:

- Air Services Agreement between the Government of New Zealand and the Government of the Cook Islands (with annexes). Rarotonga, 6 January 2000 205

No. 36564. France and Mali:

- Agreement between the Government of the French Republic and the Government of the Republic of Mali concerning migration. Bamako, 29 May 1998 233

No. 36565. United Nations and United States of America:

- Memorandum of agreement between the United Nations and the Government of the United States of America for the contribution of personnel to the International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia (with annexes). New York, 2 July 1999 241

No. 36566. Hong Kong Special Administrative Region (under authorization by the Government of China) and Mauritius:

- Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the Republic of Mauritius concerning air services (with annex). Hong Kong, 3 July 1998..... 243

No. 36567. Hong Kong Special Administrative Region (under authorization by the Government of China) and Oman:	
Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the Sultanate of Oman concerning air services (with annex). Muscat, 8 December 1998.....	273
No. 36568. Hong Kong Special Administrative Region (under authorization by the Government of China) and Nepal:	
Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and His Majesty's Government of Nepal concerning air services (with annex). Kathmandu, 29 October 1998	335
No. 36569. Hong Kong Special Administrative Region (under authorization by the Government of China) and Germany:	
Agreement between the Government of Hong Kong and the Government of the Federal Republic of Germany concerning air services (with annex). Hong Kong, 5 May 1995	363
No. 36570. Hong Kong Special Administrative Region (under authorization by the Government of China) and Kyrgyzstan:	
Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the Kyrgyz Republic concerning international air services transit. Hong Kong, 15 July 1999	421
No. 36571. Finland and Lebanon:	
Agreement between the Government of the Republic of Finland and the Government of the Lebanese Republic on the promotion and mutual protection of investments. Helsinki, 25 August 1997.....	465

TABLE DES MATIÈRES

I

*Traités et accords internationaux
enregistrés en avril 2000
N^{os} 36554 à 36571*

N^o 36554. France et Géorgie :

Accord de coopération culturelle, scientifique et technique entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la Géorgie. Paris, 3 février 1997 3

N^o 36555. France et Tunisie :

Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République tunisienne sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements. Paris, 20 octobre 1997 5

N^o 36556. France et Uruguay :

Convention d'entraide judiciaire en matière civile et commerciale entre la République française et la République orientale de l'Uruguay (avec annexes). Montevideo, 16 septembre 1991 29

N^o 36557. France et Liban :

Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République libanaise sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (avec échange de lettres). Paris, 28 novembre 1996 63

N^o 36558. France et Géorgie :

Traité d'entente, d'amitié et de coopération entre la République française et la République de Géorgie. Paris, 21 janvier 1994 93

N^o 36559. France et Chine :

Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République populaire de Chine en matière de coopération dans le domaine de la fonction publique. Beijing, 18 janvier 1999 115

N^o 36560. France et République de Moldova :

Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Moldova sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements. Paris, 8 septembre 1997 125

N° 36561. France et Pologne :	
Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Pologne sur la coopération dans les domaines du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle. Paris, 14 avril 1994	147
N° 36562. Nouvelle-Zélande et Émirats arabes unis :	
Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement des Emirats arabes unis et le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande (avec annexe). Dubaï, 1 mars 1998.....	157
N° 36563. Nouvelle-Zélande et Îles Cook :	
Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement des îles Cook (avec annexes). Rarotonga, 6 janvier 2000	205
N° 36564. France et Mali :	
Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Mali dans le domaine des migrations. Bamako, 29 mai 1998	233
N° 36565. Organisation des Nations Unies et États-Unis d'Amérique :	
Mémorandum d'accord entre l'Organisation des Nations Unies et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique relatif à la contribution de personnel au Tribunal pénal international pour l'ex-Yougoslavie (avec annexes). New York, 2 juillet 1999	241
N° 36566. Région administrative spéciale de Hong-Kong (par autorisation du Gouvernement chinois) et Maurice :	
Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de la République de Maurice (avec annexe). Hong-Kong, 3 juillet 1998	243
N° 36567. Région administrative spéciale de Hong-Kong (par autorisation du Gouvernement chinois) et Oman :	
Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement du Sultanat d'Oman (avec annexe). Mascate, 8 décembre 1998	273

N° 36568. Région administrative spéciale de Hong-Kong (par autorisation du Gouvernement chinois) et Népal :

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de Sa Majesté le Roi du Népal (avec annexe).
Katmandou, 29 octobre 1998..... 335

N° 36569. Région administrative spéciale de Hong-Kong (par autorisation du Gouvernement chinois) et Allemagne :

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de Hong-Kong et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne (avec annexe).
Hong-Kong, 5 mai 1995 363

N° 36570. Région administrative spéciale de Hong-Kong (par autorisation du Gouvernement chinois) et Kirghizistan :

Accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de la République kirghize relatif aux services aériens internationaux de transit.
Hong-Kong, 15 juillet 1999 421

N° 36571. Finlande et Liban :

Accord entre le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement de la République libanaise relatif à la promotion et à la protection mutuelle des investissements. Helsinki, 25 août 1997 465

NOTE BY THE SECRETARIAT

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

Aux termes de l'Article 102 de la Charte des Nations Unies, tout traité ou accord international conclu par un Membre des Nations Unies après l'entrée en vigueur de la Charte sera, le plus tôt possible, enregistré au Secrétariat et publié par lui. De plus, aucune partie à un traité ou accord international qui aurait dû être enregistré mais ne l'a pas été ne pourra invoquer ledit traité ou accord devant un organe des Nations Unies. Par sa résolution 97 (I), l'Assemblée générale a adopté un règlement destiné à mettre en application l'Article 102 de la Charte (voir texte du règlement, vol. 859, p. IX).

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 in
April 2000
Nos. 36554 to 36571*

*Traités et accords internationaux
enregistrés en
avril 2000
N^{os} 36554 à 36571*

No. 36554

**France
and
Georgia**

Agreement on cultural, scientific and technical cooperation between the Government of the French Republic and the Government of Georgia. Paris, 3 February 1997

Entry into force: *1 July 1999, in accordance with article 14*

Authentic texts: *French and Georgian*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *France, 4 April 2000*

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.

**France
et
Géorgie**

Accord de coopération culturelle, scientifique et technique entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la Géorgie. Paris, 3 février 1997

Entrée en vigueur : *1er juillet 1999, conformément à l'article 14*

Textes authentiques : *français et géorgien*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *France, 4 avril 2000*

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. 36555

**France
and
Tnnisia**

Agreement between the Government of the French Republic and the Government of the Republic of Tunisia on the reciprocal promotion and protection of investments. Paris, 20 October 1997

Entry into force: *10 September 1999, in accordance with article XII*

Authentic texts: *French and Arabic*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *France, 3 April 2000*

**France
et
Tunisie**

Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République tunisienne sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements. Paris, 20 octobre 1997

Entrée en vigueur : *10 septembre 1999, conformément à l'article XII*

Textes authentiques : *français et arabe*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *France, 3 avril 2000*

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE TUNISIENNE SUR
L'ENCOURAGEMENT ET LA PROTECTION RÉCIPROQUES DES
INVESTISSEMENTS

Le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de la République Tunisienne ci-après dénommés "les Parties contractantes",

Désireux de renforcer la coopération économique entre les deux Etats et de créer des conditions favorables pour les investissements français en Tunisie et tunisiens en France,

Persuadés que l'encouragement et la protection de ces investissements sont propres à stimuler les transferts de capitaux et de technologie entre les deux pays, dans l'intérêt de leur développement économique,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article I

Pour l'application du présent accord :

1) Le terme "investissement" désigne des avoirs tels que les biens, droits et intérêts de toutes natures et, plus particulièrement mais non exclusivement :

a) les biens meubles et immeubles, ainsi que tous autres droits réels tels que les hypothèques, privilèges, usufruits, cautionnements et droits analogues;

b) les actions, primes d'émission et autres formes de participation, même minoritaires ou indirectes, aux sociétés constituées sur le territoire de l'une des Parties contractantes;

c) les obligations, créances et droits à toutes prestations ayant valeur économique;

d) les droits d'auteur, les droits de propriété industrielle (tels que brevets d'invention, licences, marques déposées, modèles et maquettes industrielles), les procédés techniques, les noms déposés et la clientèle;

e) les concessions accordées par la loi ou en vertu d'un contrat notamment les concessions relatives à la prospection, la culture, l'extraction ou l'exploitation de richesses naturelles, y compris celles qui se situent dans la zone maritime des Parties contractantes,

étant entendu que lesdits avoirs doivent être ou avoir été investis conformément à la législation de la Partie contractante sur le territoire ou dans la zone maritime de laquelle l'investissement est effectué.

Toute modification de la forme d'investissement des avoirs n'affecte pas leur qualification d'investissement, à condition que cette modification ne soit pas contraire à la législation de la Partie contractante sur le territoire ou dans la zone maritime de laquelle l'investissement est réalisé.

2. Le terme "nationaux" désigne les personnes physiques possédant la nationalité de l'une des Parties contractantes.

3. Le terme "sociétés" désigne toute personne morale constituée sur le territoire de l'une des Parties contractantes conformément à la législation de celle-ci et y possédant son siège social ou contrôlée directement ou indirectement par des nationaux de l'une des Parties contractantes ou par des personnes morales possédant leur siège social sur le territoire de l'une des Parties contractantes et constituées conformément à la législation de celle-ci.

4. Le terme "revenus" désigne toutes les sommes produites par un investissement, tels que bénéfices, redevances ou intérêts, durant une période donnée.

Les revenus de l'investissement et, en cas de réinvestissement, les revenus de leur réinvestissement jouissent de la même protection que l'investissement.

5. Le Présent accord s'applique au territoire de chacune des Parties contractantes ainsi qu'à la zone maritime de chacune des Parties contractantes, ci-après définie comme la zone économique et le plateau continental qui s'étendent au-delà de la limite des eaux territoriales de chacune des Parties contractantes et sur lesquels elles ont, en conformité avec le Droit International, des droits souverains et une juridiction.

Article II

Chacune des Parties contractantes admet et encourage dans le cadre de sa législation et des dispositions du présent Accord, les investissements effectués par les nationaux et sociétés de l'autre Partie sur son territoire et dans sa zone maritime.

Article III

Chacune des Parties contractantes s'engage à assurer sur son territoire et dans ses zones maritimes, un traitement juste et équitable, conformément aux principes du Droit international, aux investissements des nationaux et sociétés de l'autre Partie et à faire en sorte que l'exercice du droit ainsi reconnu ne soit entravé ni en droit, ni en fait.

Article IV

1. Chaque Partie contractante applique, sur son territoire et dans sa zone maritime :

- aux nationaux ou sociétés de l'autre Partie en ce qui concerne leurs investissements et activités liées à ces investissements, en particulier la gestion, l'utilisation, la jouissance et la cession de ces investissements;

- ainsi qu'aux nationaux autorisés, conformément à la législation en vigueur sur son territoire ou dans ses zones maritimes, à travailler au titre d'un investissement;

un traitement non moins favorable que celui accordé à ses nationaux ou sociétés, ou le traitement accordé aux nationaux ou sociétés de la nation la plus favorisée, si celui-ci est plus avantageux.

2. Ce traitement ne s'étend toutefois pas aux privilèges qu'une Partie contractante accorde aux nationaux ou sociétés d'un Etat tiers, en vertu de sa participation ou de son association à une zone de libre échange, une union douanière, un marché commun ou toute autre forme de coopération économique régionale.

3. Les dispositions du présent Article ne s'appliquent pas en matière fiscale.

Article V

1. Les investissements effectués par des nationaux ou sociétés de l'une ou l'autre des Parties contractantes bénéficient, sur le territoire et dans la zone maritime de l'autre Partie contractante, d'une protection et d'une sécurité pleines et entières.

2. Les Parties contractantes ne prennent pas de mesures d'expropriation ou de nationalisation ou toutes autres mesures dont l'effet est de déposséder, directement ou indirectement, les nationaux et sociétés de l'autre Partie des investissements leur appartenant, sur leur territoire et dans leur zone maritime, si ce n'est pour cause d'utilité publique et à condition que ces mesures ne soient pas discriminatoires.

Les mesures de dépossession qui pourraient être prises doivent donner lieu au paiement d'une indemnité prompte et adéquate dont le montant doit correspondre à la valeur réelle des investissements concernés la veille du jour où ces mesures sont prises ou connues du public.

Cette indemnité, son montant et ses modalités de versement sont fixés au plus tard à la date de la dépossession. Cette indemnité est effectivement réalisable, versée sans retard et librement transférable.

3. Les nationaux ou sociétés de l'une des Parties contractantes dont les investissements auront subi des pertes dues à la guerre ou à tout autre conflit armé, révolution, état d'urgence national ou révolte survenu sur le territoire ou dans la zone maritime de l'autre Partie contractante, bénéficieront, de la part de cette dernière, d'un traitement non moins favorable que celui accordé à ses propres nationaux ou sociétés ou à ceux de la Nation la plus favorisée.

Article VI

Chaque Partie contractante, sur le territoire ou dans la zone maritime de laquelle des investissements ont été effectués par des nationaux ou sociétés de l'autre Partie contractante, accorde à ces nationaux ou sociétés le libre transfert :

- a) des intérêts, dividendes, bénéfices et autres revenus courants;
- b) des redevances découlant des droits incorporels désignés au paragraphe 1, lettres d) et e) de l'Article I;
- c) des versements effectués pour le remboursement des emprunts régulièrement contractés;
- d) du produit de la cession ou de la liquidation totale ou partielle de l'investissement, y compris les plus-values du capital investi;
- e) des indemnités de dépossession ou de perte prévues à l'Article 5, paragraphes 2 et 3 ci-dessus.

Les nationaux de chacune des Parties contractantes qui ont été autorisés à travailler sur le territoire ou dans la zone maritime de l'autre Partie contractante, au titre d'un investisse-

ment agréé, sont également autorisés à transférer dans leur pays d'origine une quotité appropriée de leur rémunération.

Les transferts visés aux paragraphes précédents sont effectués sans retard au taux de change normal officiellement applicable à la date du transfert, après accomplissement des procédures en vigueur, dans la mesure où elles ne portent pas atteinte à la liberté de transfert.

Article VII

Dans la mesure où la réglementation de l'une des Parties contractantes prévoit une garantie pour les investissements effectués à l'étranger, celle-ci peut être accordée, dans le cadre d'un examen cas par cas, à des investissements effectués par des nationaux ou sociétés de cette Partie sur le territoire ou dans la zone maritime de l'autre Partie.

Les investissements des nationaux et sociétés de l'une des Parties contractantes sur le territoire ou dans la zone maritime de l'autre Partie ne pourront obtenir la garantie visée à l'alinéa ci-dessus que s'ils ont, au préalable, obtenu l'agrément de cette dernière Partie.

Article VIII

Tout différend relatif aux investissements, entre l'une des Parties contractantes et un national ou une société de l'autre Partie contractante est, autant que possible, réglé à l'amiable entre les deux parties concernées.

Si un tel différend n'a pas pu être réglé dans un délai de six mois à partir du moment où il a été soulevé par l'une ou l'autre des parties au différend, il est soumis à la demande de l'une ou l'autre de ces parties à l'arbitrage du Centre International pour le Règlement des Différends relatifs aux Investissements (C.I.R.D.I.) créé par la Convention pour le règlement des différends relatifs aux investissements entre Etats et ressortissants d'autres Etats, signée à Washington le 18 mars 1965.

Article IX

Si l'une des Parties contractantes, en vertu d'une garantie donnée pour un investissement réalisé sur le territoire ou dans la zone maritime de l'autre Partie, effectue des versements à l'un de ses nationaux ou à l'une de ses sociétés, elle est, de ce fait, subrogée dans les droits et actions de ce national ou de cette société.

Lesdits versements n'affectent pas les droits du bénéficiaire de la garantie à recourir au C.I.R.D.I. ou à poursuivre les actions introduites devant lui jusqu'à l'aboutissement de la procédure.

Article X

Les investissements ayant fait l'objet d'un engagement particulier de l'une des Parties contractantes à l'égard des nationaux et sociétés de l'autre Partie contractante sont régis, sans préjudice des dispositions du présent accord, par les termes de cet engagement dans la

mesure où celui-ci comporte des dispositions plus favorables que celles qui sont prévues par le présent accord.

Article XI

1. Les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application du présent Accord doivent être réglés, si possible, par la voie diplomatique.

2. Si dans un délai de six mois à partir du moment où il a été soulevé par l'une ou l'autre des Parties contractantes, le différend n'est pas réglé, il est soumis, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, à un Tribunal d'arbitrage.

3. Ledit Tribunal sera constitué pour chaque cas particulier de la manière suivante :

Chaque Partie contractante désigne un membre, et les deux membres désignent, d'un commun accord, un ressortissant d'un Etat tiers qui est nommé Président par les deux Parties contractantes. Tous les membres doivent être nommés dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle une des Parties contractantes a fait part à l'autre Partie contractante de son intention de soumettre le différend à arbitrage.

4. Si les délais fixés au paragraphe 3 ci-dessus n'ont pas été observés, l'une ou l'autre Partie contractante, en l'absence de tout accord applicable, invite le Secrétaire Général de l'Organisation des Nations-Unies à procéder aux désignations nécessaires. Si le Secrétaire Général est ressortissant de l'une ou l'autre Partie contractante ou si, pour une autre raison, il est empêché d'exercer cette fonction, le Secrétaire Général adjoint le plus ancien et ne possédant pas la nationalité de l'une de Parties contractantes procède aux désignations nécessaires.

5. Le Tribunal d'arbitrage prend ses décisions à la majorité des voix. Ces décisions sont définitives et exécutoires de plein droit pour les Parties contractantes.

Le Tribunal fixe lui-même son règlement. Il interprète la sentence à la demande de l'une ou l'autre partie contractante. A moins que le Tribunal n'en dispose autrement, compte tenu de circonstances particulières, les frais de la procédure arbitrale, y compris les vacations des arbitres, sont répartis également entre les Parties.

Article XII

Chacune des Parties notifiera à l'autre l'accomplissement des procédures internes requises en ce qui la concerne, pour l'entrée en vigueur du présent Accord, qui prendra effet un mois après le jour de la réception de la dernière notification.

A compter de son entrée en vigueur, le présent Accord annule et remplace les conventions entre la République française et la République tunisienne sur les relations économiques et la protection des investissements en date du 9 août 1963, et sur la protection des investissements en date du 30 juin 1972.

L'accord est conclu pour une durée initiale de quinze ans; il restera en vigueur après ce terme, à moins que l'une des Parties ne le dénonce par la voie diplomatique avec préavis d'un an.

A l'expiration de la période de validité du présent accord, les investissements effectués pendant qu'il était en vigueur continueront de bénéficier de la protection de ses dispositions pendant un période supplémentaire de quinze ans.

Fait à Paris le 20 octobre 1997 en deux originaux, chacun en langue française et en langue arabe, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République Française :

DOMINIQUE STRAUSS-KAHN

Pour le Gouvernement de la République Tunisienne :

MOHAMMED GHANNOUCHI

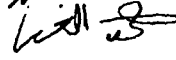
يبرم هذا الاتفاق لمدة اولى بخمسة عشرة سنة ويبقى نافذ المفعول
بعد هذا الاجل الا اذا وقع الغاء بالطرق الدبلوماسية من قبل احد الطرفين
المتعاقدين باشعار كتابي سنة قبل انتهاء تلك المدة.

تبقى الاستثمارات المنجزة خلال سريان مفعول الاتفاق متمتعة
بحماية احكام هذا الاتفاق لمدة خمسة عشرة سنة اضافية وذلك بعد انتهاء مدة
صلوحته.

حرر بباريس في 20 اكتوبر 1997

في نسختين اصليتين باللغتين العربية والفرنسية وللنصين نفس قوة الاعتماد.

عن حكومة الجمهورية

التونسية


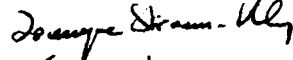
محمد الغنوشي

وزير التعاون الدولي والإستثمار

الخارجي

عن حكومة الجمهورية

الفرنسية



دومنيك ستروس كهن

وزير الاقتصاد والمالية والصناعة

4 - اذا لم يقع احترام الاجال المبينة بالفقرة 3 اعلاه وفي غياب اي اتفاق يمكن تطبيقه ، يمكن لاي من الطرفين المتعاقدين دعوة الامين العام لمنظمة الامم المتحدة للقيام بالتعيينات اللازمة . فاذا كان الامين العام حاملا لجنسية احد الطرفين المتعاقدين او تعذر عليه القيام بهذه المهمة لسبب آخر ، يقوم الامين العام المساعد الاقدم في الوظيفة والذي لا يحمل جنسية احد الطرفين المتعاقدين بالتعيينات اللازمة.

5 - تتخذ هيئة التحكيم قراراتها باغلبية الاصوات تكون هذه القرارات نهائية وملزمة قانونا للطرفين المتعاقدين . تحدد الهيئة اجراءاتها بنفسها وتقوم بتفسير الحكم بطلب من احد الطرفين المتعاقدين . يتحمل الطرفان المتعاقدان بالتساوي مصاريف اجراءات التحكيم بما في ذلك المصاريف المتعلقة بالاعضاء ، الا اذا قررت الهيئة غير ذلك نظرا لظروف خاصة.

XII الفصل

يعلم كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الاخر باستكمال الاجراءات الداخلية الضرورية فيما يخصه والمتعلقة بالمصادقة على هذا الاتفاق الذي يدخل حيز التنفيذ شهرا بعد يوم استلام آخر اشعار.

يلقي هذا الاتفاق ويحل محل اتفاقيتي التعاون الاقتصادي وحماية الاستثمارات بين الجمهورية التونسية والجمهورية الفرنسية بتاريخ 9 اوت 1963 وحماية الاستثمارات بتاريخ 30 جوان 1972 ابتداء من دخوله حيز التنفيذ.

الفصل X

دون المساس باحكام هذا الاتفاق ، تخضع الاستثمارات التي تكون موضوع التزام خاص من قبل احد الطرفين المتعاقدين نحو رعايا وشركات الطرف المتعاقد الاخر لاحكام هذا الالتزام في صورة ما اذا تضمن احكاما اكثر امتيازاً من الاحكام المنصوص عليها بهذا الاتفاق.

الفصل XI

1 - يجب بقدر الامكان تسوية النزاعات المتعلقة بتأويل او تطبيق هذا الاتفاق ، بالطرق الدبلوماسية.

2 - واذا تعذر تسوية هذا النزاع في اجل ستة اشهر ابتداءً من تاريخ اثارته من قبل احد الطرفين المتعاقدين ، يقع عرضه بطلب من احد الطرفين المتعاقدين على هيئة تحكيم.

3 - تتكون هيئة التحكيم حسب كل حالة خاصة كما يلي : يعين كل طرف متعاقد عضواً ويختار العضوان باتفاق مشترك ، احد رعايا بلد ثالث يتم تعيينه رئيساً من قبل الطرفين المتعاقدين. يجب تعيين كل الاعضاء في اجل ثلاثة اشهر ابتداءً من تاريخ اعلام احد الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الاخر بنيته في عرض النزاع على التحكيم.

لا يمكن لاستثمارات رعايا وشركات احد الطرفين المتعاقدين المنجزة بتراب او في المنطقة البحرية للطرف الاخر الحصول على الضمان المنصوص عليه بالفقرة اعلاه الا اذا تحصلوا على ترخيص من قبل هذا الطرف الاخير .

VIII الفصل

يقع بقدر الامكان تسوية اي نزاع متعلق بالاستثمارات ينشأ بين أحد الطرفين المتعاقدين واحد رعايا او شركة الطرف المتعاقد الاخر بالتراضي بين الطرفين المعنيين.

اذا لم يتم تسوية هذا النزاع في اجل ستة اشهر ابتداء من تاريخ اثارته من قبل احد طرفي النزاع ، فانه يقع عرضه بطلب من هذا الاخير لتحكيم المركز الدولي لتسوية النزاعات المتعلقة بالاستثمارات (المركز) المحدث بمقتضى اتفاقية تسوية النزاعات المتعلقة بالاستثمارات بين دول ورعايا دول اخرى والموقعة بواشنطن في 18 مارس 1965.

IX الفصل

اذا قام احد الطرفين المتعاقدين بدفوعات لاحد رعاياه او شركاته بموجب ضمان تم منحه بعنوان استثمار انجز على تراب او في المنطقة البحرية للطرف المتعاقد الاخر ، فان هذا الطرف الاخر يعترف باحالة لفائدة الطرف الاول كل حقوق ومطالب هذه الرعية او هذه الشركة .

لا تمس الدفوعات المذكورة بحق المنتفع بالضمان في اللجوء الى المركز الدولي لتسوية النزاعات المتعلقة بالاستثمارات او في حقه لتابعة الشكاوي المسجلة امام المركز الى حد انتهاء الاجراء.

أ) الفوائد والمزايا الموزعة على الاسهم والمزايا والمدخيل التجارية اخرى.

ب) الاتوات المتأتية من الحقوق غير المادية المنصوص عليها ، بالحرفين د) وها) من الفقرة 1 من الفصل 1.

ج) دفعات منجزة لتسديد قروض مبرمة بصفة قانونية.

د) محصول بيع او تصفية كلية او جزئية لاستثمار بما في ذلك مكاسب راس المال المستثمر.

ت) تعويضات نزع الملكية او خسارة منصوص عليها بالفقرتين 2 و3 اعلاه من الفصل 5.

كما يرخص لرعايا كل من الطرفين المتعاقدين المرخص لهم في العمل على تراب او في المنطقة البحرية للطرف المتعاقد الاخر بعنوان استثمار مرخص فيه في تحويل نسبة ملائمة من رواتبهم لبلدهم الاصلي.

تنجز التحويلات المشار اليها بالفقرات السابقة بدون تاخير وحسب سعر الصرف العادي المعمول به رسميا في تاريخ التحويل وبعد القيام بكل الاجراءات سارية المفعول على ان لا تفس هذه الاجراءات بحرية التحويل.

VII الفصل

اذا نص تشريع احد الطرفين المتعاقدين على ضمان لاستثمارات منجزة بالخارج فانه يمكن منح هذا الضمان للاستثمارات المنجزة من قبل رعايا او شركات هذا الطرف على تراب او في المنطقة البحرية للطرف الاخر في اطار دراسة حالة بحالة.

2 - لا يتخذ الطرفان المتعاقدان على ترابهما أو في مناطقيهما البحرية إجراءات انتزاع أو تميم أو أي إجراءات أخرى يترتب عنها نزاع بطريقة مباشرة أو غير مباشرة، ملكية الاستثمارات التابعة لرعايا أو لشركات الطرف المتعاقد الآخر، إلا لأجل المصلحة العامة وشريطة أن لا تكون هذه الإجراءات تمييزية.

ينجر عن إجراءات نزاع الملكية التي يمكن اتخاذها دفع تعويض سريع ومنصف ويكون مبلغ التعويض مساويا للقيمة الحقيقية للاستثمارات المعنية عشية يوم اتخاذ هذه الإجراءات أو إعلانها للعموم.

يقع تحديد هذا التعويض ومبلغه وطرق دفعه في أجل لا يتعدى تاريخ نزاع الملكية وينجز بصفة فعلية ويدفع بدون تأخير ويكون قابلا للتحويل بكل حرية.

3 - تتمتع رعايا أو شركات أحد الطرفين المتعاقدين الذين تتعرض استثماراتهم إلى خسائر نتيجة حرب أو أي نزاع مسلح آخر أو ثورة أو حالة طوارئ قومية أو فتنة تحدث على التراب أو في المنطقة البحرية للطرف المتعاقد الآخر، من قبل هذا الأخير بمعاملة لا تقل امتيازاً عن المعاملة الممنوحة لرعاياه أو شركاته أو لرعايا أو شركات الدولة الأكثر رعاية .

الفصل ٧١

1 - يمنح كل طرف متعاقد الذي انجزت استثماراته على ترابه أو في منطقتة البحرية من قبل رعايا أو شركات الطرف المتعاقد الآخر إلى ألك الرعايا أو الشركات حرية تحويل :

الفصل ٤.٤

1 - يطبق كل طرف متعاقد على ترابه وفي منطقته البحرية معاملة لا تقل امتيازاً عن المعاملة الممنوحة لرعاياه او شركاته او المعاملة الممنوحة لرعايا او شركات الدولة الاكثر رعاية ، اذا كانت هذه الاخيرة اكثر امتيازاً وذلك على :

- رعايا او شركات الطرف المتعاقد الاخر فيما يخص استثماراتهم والنشاطات المرتبطة بها وخاصة منها في استعمال والتمتع وتصفية والتصرف في هاته الاستثمارات،

- الرعايا المرخص لهم في العمل على ترابه او في مناطقه البحرية بعنوان استثمار طبقاً للتشريع الساري المفعول.

2 - على انه لا يمكن سحب هذه المعاملة على الامتيازات الممنوحة من قبل طرف متعاقد لرعايا او شركات بلد ثالث ، بموجب مشاركته او مساهمته في منطقة تبادل او اتحاد جمركي او سوق مشتركة او اي صيغة اخرى للتعاون الاقتصادي الجهوي.

3 - لا تنطبق احكام هذا الاتفاق على الميدان الجبائي .

الفصل ٧

1 - تتمتع الاستثمارات المنجزة من قبل رعايا او شركات احد الطرفين المتعاقدين على تراب او في المنطقة البحرية للطرف المتعاقد الاخر ، بحماية وامن كاملين وشاملين.

4) تطلق عبارة "عائدات" على المبالغ الناتجة عن استثمار خلال مدة معينة كالمراييح والأتاوات والفوائد.

تتمتع عائدات الاستثمار، وفي حالة إعادة استثمارها، بعائداتها، بنفس حماية الاستثمار.

5) يطبق هذا الاتفاق على تراب كل من الطرفين المتعاقدين وكذلك على المنطقة البحرية لكل من الطرفين المتعاقدين والمعرفة فيما يلي بالمنطقة الاقتصادية والجرف القاري اللذين يمتدان الى ما بعد حدود المياه الإقليمية لكل من الطرفين المتعاقدين والتي يكون لهما عليها حقوق سيادة وولاية طبقا للقانون الدولي.

الفصل II

يقبل ويشجع كل طرف من الطرفين المتعاقدين في اطار تشريعه واحكام هذا الاتفاق الاستثمارات المنجزة من قبل رعايا وشركات الطرف الآخر على ترابه وفي منطقتة البحرية.

الفصل III

يلتزم كل طرف من الطرفين المتعاقدين بتوفير على ترابه وفي مناطق البحرية، وطبقا لمبادئ القانون الدولي، معاملة عادلة ومنصفة لاستثمارات رعايا او شركات الطرف المتعاقد الاخر والعمل على عدم عرقلة ممارسة هذه الحقوق المعترف بها، قانونا او فعلا.

د) حقوق التأليف وحقوق الملكية الصناعية (مثل براءات الاختراع والاجازات والعلامات المسجلة والنماذج والتصاميم الصناعية) والاساليب التقنية والاسماء المسجلة والعملاء.

هـ) حقوق الامتياز الممنوحة بموجب قانون أو عقد وخاصة الحقوق المتعلقة بالزراعة واستخراج واستغلال والبحث عن الثروات الطبيعية بما في ذلك الثروات الموجودة في المنطقة البحرية التابعة للطرفين المتعاقدين.

مع العلم وان المكاسب المذكورة يجب ان تكون استثمرت او سيقع استثمارها طبقا لتشريع الطرف المتعاقد الذي انجز الاستثمار على ترابه او في منطقتة البحرية .

كل تغيير في شكل استثمار المكاسب لا يؤثر على صبغتها الاستثمارية شريطة ان لا يكون هذا التغيير مخالفا لتشريع الطرف المتعاقد الذي انجز الاستثمار على ترابه او في منطقتة البحرية .

2) تطلق عبارة "رعايا" على الاشخاص الطبيعيين الذين لهم جنسية احد الطرفين المتعاقدين .

3) تطلق عبارة "شركات" على كل الاشخاص المعنويين المكونين على تراب احد الطرفين المتعاقدين طبقا لتشريع هذا الطرف ويوجد به مقرهم الاجتماعي او مراقبين بطريقة مباشرة او غير مباشرة من قبل رعايا احد الطرفين المتعاقدين او من قبل اشخاص معنوية يكون مقرها الاجتماعي بتراب احد الطرفين المتعاقدين والمكونة طبقا لتشريع هذا الطرف .

ان حكومة الجمهورية الفرنسية وحكومة الجمهورية التونسية
المشار اليهما فيما بعد "الطرفين المتعاقدين"،

- رغبة منهما في توثيق التعاون الاقتصادي بين الدولتين وخلق
ظروف ملائمة للاستثمارات التونسية بفرنسا والفرنسية بتونس،

- واقتناعا منهما بان تشجيع وحماية هذه الاستثمارات من شأنها
دفع حركة رؤوس الاموال وتحويل التكنولوجيا بين البلدين لمصلحة تنميتها
الاقتصادية.

اتفقا على الاحكام التالية :

الفصل I

لتطبيق هذا الاتفاق :

1 - تطلق عبارة "استثمار" على المكاسب كالامالك والحقوق وكل
اصناف الفوائد وخاصة وبدون حصر :

- أ) الاملاك المنقولة والعقارات وكذلك كل الحقوق العينية الاخرى كالرهون
والامتيازات وحقوق الانتفاع والضمانات والحقوق الماثلة.
- ب) الاسهم ومنح الاصدار وصيغ اخرى للمساهمة في شركات مكونة على
تراب احد الطرفين المتعاقدين حتى لو كانت اقلية او غير مباشرة.
- ج) السندات والديون وحقوق ناتجة عن اي خدمات ذات قيمة اقتصادية.

اتفاق

بين حكومة الجمهورية الفرنسية
وحكومة الجمهورية التونسية
للتشجيع والحماية المتبادلتين للاستثمارات

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FRENCH
REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF TUNISIA
ON THE RECIPROCAL PROMOTION AND PROTECTION OF
INVESTMENTS

The Government of the French Republic and the Government of the Republic of Tunisia, hereinafter referred to as "the Contracting Parties",

Desiring to strengthen economic cooperation between the two States and to create favourable conditions for French investments in Tunisia and for Tunisian investments in France,

Convinced that the promotion and protection of such investments are likely to stimulate transfers of capital and technology between the two countries in the interest of their economic development,

Have agreed on the following provisions:

Article I

For the purpose of this Agreement:

1. The term "investment" shall apply to assets such as property, rights and interests of any nature and more specifically but not exclusively, to:

(a) Movable and immovable property and all other real rights such as mortgages, liens, usufructs, sureties and similar rights;

(b) Shares, issue premiums and other forms of participation, even if minority or indirect, in companies constituted in the territory of either Contracting Party;

(c) Bonds, claims and rights to any benefit having an economic value;

(d) Copyrights, industrial property rights (such as patents of invention, licences, registered trade marks, industrial mock-ups and models), technical processes, registered trade names and goodwill;

(e) Concessions accorded by law or by virtue of a contract, including concessions to prospect for, cultivate, extract or exploit natural resources, including those situated in the maritime zones of the Contracting Parties,

it being understood that the said assets shall be or shall have been invested in accordance with the legislation of the Contracting Party in whose territory or maritime zone the investment is made.

No change in the form in which assets are invested shall affect their status as an investment, provided that the change is in accordance with the legislation of the Contracting Party in whose territory or maritime zone the investment is made.

2. The term "nationals" shall mean natural persons having the nationality of either Contracting Party.

3. The term "companies" shall mean bodies corporate established in the territory of either Contracting Party in accordance with that Party's legislation and having their registered office there, or controlled, directly or indirectly, by nationals of a Contracting Party or by bodies corporate having their registered office in the territory of a Contracting Party and established in accordance with that Party's legislation.

4. The term "income" shall mean all the amounts yielded by an investment, such as profits, royalties or interest, during a given period.

Income from investment and from any reinvestment of that income shall enjoy the same protection as the investment itself.

5. This Agreement shall apply to the territory of each Contracting Party and to the maritime zone of each Contracting Party, which is herein defined as the economic zone and the continental shelf which extend beyond the limit of the territorial waters of each of the Contracting Parties and over which they have, in accordance with international law, sovereign rights and jurisdiction.

Article II

Each Contracting Party shall permit and promote, in accordance with its legislation and with the provisions of this Agreement, investments made in its territory and maritime zone by nationals and companies of the other Party.

Article III

Each Contracting Party undertakes to accord, in its territory and maritime zones, fair and equitable treatment, in conformity with the principles of international law, to the investments of nationals and companies of the other Party and to ensure that the exercise of the right so granted is not impeded either de jure or de facto.

Article IV

1. Each Contracting Party shall, in its territory and maritime zone, accord:

- To nationals or companies of the other Contracting Party, in respect of their investments and activities in connection with such investments, in particular the management, use, enjoyment and transfer of such investments;

- And to nationals authorized, under the legislation in force in their territory or their maritime zones, to work in connection with an investment;

treatment that is no less favourable than that accorded to its own nationals or companies or the treatment accorded to nationals or companies of the most favoured nation, whichever is more advantageous.

2. Such treatment shall not, however, include privileges which are extended by a Contracting Party to nationals or companies of a third State by virtue of its participation in or association with a free trade area, customs union, common market or any other form of regional economic cooperation.

3. The provisions of this article shall not apply to fiscal matters.

Article V

1. Investments made by nationals or companies of one Contracting Party shall be fully and completely protected and safeguarded in the territory and maritime zone of the other Contracting Party.

2. Neither Contracting Party shall take any expropriation or nationalization measures or any other measures having the effect of directly or indirectly dispossessing nationals or companies of the other Party of their investments in its territory or maritime zone, except for reasons of public interest and on condition that such measures are not discriminatory.

Any dispossession measures taken shall give rise to the payment of prompt and adequate compensation the amount of which must be equivalent to the real value of the investments in question on the day before that on which the measures were taken or became known to the public.

The amount and manner of payment of such compensation shall be determined not later than the date of dispossession. The compensation shall be effectively realizable, paid without delay and freely transferable.

3. Nationals or companies of one Contracting Party who have suffered losses on their investments as a result of war or any other armed conflict, revolution, state of national emergency or uprising in the territory or maritime zone of the other Contracting Party shall be accorded by the latter Party treatment no less favourable than that accorded to its own nationals or companies or to those of the most favoured nation.

Article VI

A Contracting Party in whose territory or maritime zone investments have been made by nationals or companies of the other Contracting Party shall accord to those nationals or companies freedom of transfer of:

- (a) Interest, dividends, profits and other income;
- (b) Royalties deriving from the intangible property listed in article I, paragraph 1 (d) and (e);
- (c) Payments made in reimbursement of duly contracted loans;
- (d) Proceeds of the complete or partial liquidation or transfer of the investment, including appreciation of the invested capital;
- (e) The compensation for dispossession or loss provided for in article V, paragraphs 2 and 3 above.

Nationals of either Contracting Party who have been authorized to work in the territory or maritime zone of the other Contracting Party in connection with an approved investment shall also be authorized to transfer to their country of origin an appropriate portion of their remuneration.

The transfers referred to in the preceding paragraphs shall be made without delay, at the normal rate of exchange officially applicable on the date of transfer, upon the comple-

tion of the procedures in force, insofar as such procedures do not adversely affect freedom of transfer.

Article VII

Insofar as the regulations of a Contracting Party provide for guaranteeing external investments, a guarantee may be granted, on the basis of a case-by-case review, for investments made by nationals or companies of that Party in the territory or maritime zone of the other Party.

Investments made by nationals and companies of one Contracting Party in the territory or maritime zone of the other Party may be granted the guarantee provided for in the preceding paragraph only with the prior consent of the latter Party.

Article VIII

Any dispute relating to investments arising between a Contracting Party and a national or company of the other Contracting Party shall, as far as possible, be settled amicably between the two parties concerned.

Any such dispute which has not been settled within six months after it arises shall, at the request of either party to the dispute, be submitted for arbitration to the International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID), established by the Convention on the Settlement of Investment Disputes between States and Nationals of Other States, signed at Washington on 18 March 1965.

Article IX

If either Contracting Party, by virtue of a guarantee issued in respect of an investment made in the territory or maritime zone of the other Contracting Party, makes payments to one of its own nationals or companies, it shall thereby be subrogated to the rights and actions of that national or company.

Such payments shall be without prejudice to the right of the beneficiary of the guarantee to have recourse to ICSID or to prosecute actions instituted before that body until the proceedings are completed.

Article X

Investments which have been the subject of a specific undertaking by one Contracting Party vis-à-vis nationals or companies of the other Contracting Party shall be governed, without prejudice to the provisions of this Agreement, by the terms of that undertaking, insofar as its provisions are more favourable than those laid down by this Agreement.

Article XI

1. Disputes concerning the interpretation or application of this Agreement shall, as far as possible, be settled through the diplomatic channel.

2. Any dispute which has not been settled within six months after it arises shall be submitted, at the request of either Contracting Party, to an arbitral tribunal.

3. The tribunal shall, in each separate case, be constituted as follows:

Each Contracting Party shall designate one member, and the two said members shall, by mutual consent, designate a national of a third State who shall be appointed Chairman by the two Contracting Parties. All the members shall be appointed within three months of the date on which one Contracting Party notifies the other Contracting Party of its intention to submit the dispute to arbitration.

4. If the time limits established in paragraph 3 above are not observed, either Contracting Party may, in the absence of any applicable agreement, invite the Secretary-

General of the United Nations to make the necessary appointments. If the Secretary-General is a national of either Contracting Party or if, for any other reason, he is prevented from performing that function, the most senior Under-Secretary-General who is not a national of either Contracting Party shall make the necessary appointments.

5. The arbitral tribunal shall take its decisions by majority vote. Such decisions shall be final and binding as of right on the Contracting Parties.

The tribunal shall adopt its own rules of procedure. It shall interpret its award at the request of either Contracting Party. Unless the tribunal decides otherwise, taking special circumstances into consideration, the cost of the arbitral proceedings, including the arbitrators' fees, shall be divided equally between the Parties.

Article XII

Each Party shall notify the other of the completion of the respective internal procedures required by it for the entry into force of this Agreement, which shall take place one month after the date of receipt of the last such notification.

As from its entry into force, this Agreement cancels and supersedes the conventions between the French Republic and the Republic of Tunisia on economic relations and protection of investments, dated 9 August 1963, and on the protection of investments, dated 30 June 1972.

The Agreement is concluded for an initial period of 15 years. It shall remain in force thereafter unless one year's notice of termination is given by one of the Parties through the diplomatic channel.

Upon the expiry of this Agreement, investments made while it was in force shall continue to be protected by its provisions for an additional period of 15 years.

DONE at Paris on 20 October 1997, in two originals, each in French and Arabic, both texts being equally authentic.

For the Government of the French Republic:

DOMINIQUE STRAUSS-KAHN

For the Government of the Republic of Tunisia:

MOHAMMED GHANNOUCHI

No. 36556

**France
and
Uruguay**

Convention on judicial assistance in civil and commercial matters between the French Republic and the Eastern Republic of Uruguay (with attachments). Montevideo, 16 September 1991

Entry into force: *1 August 1999, in accordance with article 28*

Authentic texts: *French and Spanish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *France, 3 April 2000*

**France
et
Uruguay**

Convention d'entraide judiciaire en matière civile et commerciale entre la République française et la République orientale de l'Uruguay (avec annexes). Montevideo, 16 septembre 1991

Entrée en vigueur : *1er août 1999, conformément à l'article 28*

Textes authentiques : *français et espagnol*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *France, 3 avril 2000*

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

CONVENTION D'ENTRAIDE JUDICIAIRE EN MATIÈRE CIVILE ET
COMMERCIALE ENTRE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LA
RÉPUBLIQUE ORIENTALE DE L'URUGUAY

Le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de la République Orientale de l'Uruguay

Désireux de promouvoir l'entraide judiciaire entre la République Française et la République Orientale de l'Uruguay en matière civile et commerciale, et de contribuer ainsi au développement de leurs relations sur le fondement des principes de la souveraineté nationale et de l'égalité des droits et avantages réciproques, ont résolu de conclure la présente convention :

Article 1er

Chacun des deux Etats s'engage à accorder à l'autre une entraide judiciaire en matière civile et commerciale.

Le Ministère de la Justice de la République Française et le Ministère de l'Education et de la Culture de la République Orientale de l'Uruguay sont désignés comme autorités centrales chargées de satisfaire aux obligations définies dans la présente convention.

Les autorités centrales correspondent directement entre elles dans la langue de l'Etat requis et leur intervention est gratuite.

CHAPITRE I. L'ACCÈS À LA JUSTICE

Article 2

Les nationaux d'un Etat et les personnes physiques résidant habituellement sur le territoire de cet Etat ne peuvent se voir imposer ni caution ni dépôt sous quelque dénomination que ce soit lorsqu'ils sont demandeurs ou intervenants devant les tribunaux de l'autre Etat. La même règle s'applique au versement exigé des demandeurs ou intervenants pour garantir les frais judiciaires.

Article 3

Les personnes physiques ressortissantes d'un Etat ou résidant habituellement sur le territoire de cet Etat sont admises au bénéfice de l'aide judiciaire dans l'autre Etat dans les mêmes conditions que si elles étaient ressortissantes de ce dernier ou y résidaient habituellement.

En matière d'obligations alimentaires ou de conflit relatif à la garde d'un mineur ou au droit de visite, l'aide judiciaire est accordée de plein droit sans condition de ressources.

Article 4

Lorsqu'une personne a été admise au bénéfice de l'aide judiciaire dans l'un des deux Etats à l'occasion d'une procédure ayant donné lieu à une décision, elle bénéficie, sans nouvel examen, de l'aide judiciaire dans l'autre Etat pour obtenir la reconnaissance ou l'exécution de cette décision.

Article 5

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux personnes morales constituées, autorisées ou enregistrées conformément aux lois de l'un des deux Etats.

Article 6

La demande d'aide judiciaire peut être adressée à l'autorité compétente de l'Etat requis par l'intermédiaire des autorités centrales.

La demande doit être accompagnée d'un document officiel attestant des ressources du requérant, sous réserve de l'application des dispositions de l'Article 3 alinéa 2 et de l'Article 4.

CHAPITRE II. LA NOTIFICATION DES ACTES

Article 7

Lorsqu'un acte judiciaire ou extrajudiciaire est destiné à une personne résidant sur le territoire de l'autre Etat, l'autorité centrale de l'Etat requérant le transmet à l'autorité centrale de l'Etat requis.

La demande est accompagnée de l'acte non traduit, en double exemplaire, et de la formule modèle bilingue annexée à la présente convention qui identifie les éléments essentiels de l'acte.

La formule modèle est complétée dans la langue de l'Etat requérant.

Article 8

L'autorité centrale de l'Etat requis fait procéder à la notification de l'acte.

La preuve de la notification ou de la tentative de notification se fait au moyen d'un récépissé ou d'une attestation de l'autorité requise. Ces documents, accompagnés d'un exemplaire de l'acte, sont retournés à l'autorité centrale de l'Etat requérant par l'autorité centrale de l'Etat requis.

Les services de l'Etat requis ne peuvent donner lieu au paiement ou au remboursement de taxes ou de frais.

Article 9

Chaque Etat a la faculté de faire procéder aux notifications directement et sans contrainte par les soins de ses agents diplomatiques ou consulaires.

Article 10

Les articles précédents ne font pas obstacle à ce que la partie intéressée puisse faire procéder à ses frais à la notification d'un acte selon les modes en vigueur dans l'Etat de destination.

CHAPITRE III. L'OBTENTION DES PREUVES

Article 11

L'autorité judiciaire d'un Etat peut demander, par commission rogatoire, à l'autorité judiciaire de l'autre Etat de procéder aux mesures d'instruction qu'elle estime nécessaires dans le cadre de la procédure dont elle est saisie.

La commission rogatoire doit être accompagnée d'une traduction dans la langue de l'Etat requis. Elle est adressée par l'autorité centrale de l'Etat requérant à l'autorité centrale de l'Etat requis qui la fait parvenir à l'autorité judiciaire compétente.

Article 12

L'autorité judiciaire requérante peut demander que les parties intéressées et, le cas échéant, leurs représentants soient informés directement de la date et du lieu où il sera procédé à la mesure sollicitée, afin qu'ils puissent y assister.

Article 13

L'autorité judiciaire qui procède à l'exécution d'une commission rogatoire applique sa loi interne en ce qui concerne les formes à suivre.

Toutefois, il est déféré à la demande de l'autorité requérante tendant à ce qu'il soit procédé suivant une forme spéciale, à moins que celle-ci ne soit incompatible avec la loi de l'Etat requis, ou que son application ne soit pas possible, soit en raison des usages judiciaires de l'Etat requis, soit de difficultés pratiques.

La commission rogatoire doit être exécutée d'urgence.

Article 14

L'exécution de la commission rogatoire ne peut être refusée que si elle ne rentre pas dans les attributions de l'autorité judiciaire de l'Etat requis ou si cette dernière la juge de nature à porter atteinte à sa souveraineté, à sa sécurité ou l'estime manifestement contraire à l'ordre public de l'Etat requis.

L'exécution ne saurait être refusée pour le seul motif que la loi de l'Etat requis revendique une compétence judiciaire exclusive dans l'affaire en cause ou ne connaît pas de voies de droit répondant à l'objet de la demande portée devant l'autorité judiciaire requérante.

Article 15

Les pièces constatant l'exécution de la commission rogatoire sont transmises par l'autorité judiciaire requise à l'autorité judiciaire requérante par l'intermédiaire des autorités centrales.

Article 16

L'exécution de la commission rogatoire ne peut donner lieu au remboursement de taxes ou de frais, de quelque nature que ce soit.

Toutefois, l'Etat requis peut exiger, avant l'accomplissement d'une expertise ou l'application d'une forme spéciale, l'assurance qu'une somme suffisante a été préalablement consignée pour le remboursement des frais et des honoraires qui en résulteront.

Article 17

Chaque Etat a la faculté de faire exécuter sans contrainte les commissions rogatoires sur le territoire de l'autre Etat par ses agents diplomatiques ou consulaires.

CHAPITRE IV. LA RECONNAISSANCE ET L'EXÉCUTION

DES DÉCISIONS JUDICIAIRES ET ARBITRALES

Article 18

Les décisions rendues par les juridictions d'un Etat sont reconnues et peuvent être déclarées exécutoires dans l'autre Etat si elles réunissent les conditions suivantes :

1 - la décision émane d'une juridiction internationalement compétente selon le droit de l'Etat requis ou selon les règles énoncées à l'Article 19;

2 - la décision ne peut plus faire l'objet d'un recours ordinaire dans l'Etat d'origine et est exécutoire; toutefois, en matière d'obligations alimentaires, de droit de garde d'un mineur ou de droit de visite, la décision peut être simplement exécutoire dans l'Etat d'origine;

3 - les parties ont été régulièrement citées, représentées ou déclarées défaillantes;

4 - la décision n'est pas manifestement contraire à l'ordre public de l'Etat requis;

5 - un litige entre les mêmes parties, fondé sur les mêmes faits et ayant le même objet que dans l'Etat d'origine :

* n'est pas pendant devant un tribunal de l'Etat requis premier saisi, ou

* n'a pas donné lieu à une décision rendue sur le territoire de l'Etat requis à une date antérieure à celle de la décision présentée à l'exéquat, ou

* n'a pas donné lieu à une décision rendue dans un Etat tiers à une date antérieure à celle de la décision présentée à l'exéquat et réunissant les conditions nécessaires à sa reconnaissance dans l'Etat requis.

Toutefois, lorsqu'il s'agit d'une décision relative à la garde d'un mineur, les trois causes de refus qui précèdent ne peuvent s'appliquer que s'il s'est écoulé un délai de 8 mois entre le départ du mineur de l'Etat sur le territoire duquel il avait sa résidence habituelle et la date d'introduction de la procédure d'exéquat dans l'Etat requis.

Article 19

Le tribunal d'origine est considéré comme compétent au sens de la convention :

1 - lorsque, lors de l'introduction de l'instance, le défendeur avait son domicile ou sa résidence habituelle dans l'Etat d'origine;

2 - lorsque, lors de l'introduction de l'instance, le défendeur avait dans l'Etat d'origine un établissement ou une succursale de nature commerciale, industrielle ou de nature analogue et s'il a été cité dans cet Etat pour un litige relatif à l'activité de l'établissement ou de la succursale considérés;

3 - lorsque, en matière extra contractuelle, le dommage ou le fait générateur du dommage sur lequel est fondée l'action en dommages-intérêt est survenu dans l'Etat d'origine;

4 - lorsque l'action a pour objet une contestation relative à un immeuble situé dans l'Etat d'origine;

5 - lorsqu'en matière contractuelle, le défendeur s'est soumis expressément à la compétence du tribunal de l'Etat d'origine par une stipulation attributive de compétence;

6 - lorsque le défendeur a présenté des défenses au fond sans avoir contesté la compétence du tribunal;

7 - lorsque, en matière contractuelle, l'obligation qui a servi de base à la demande a été ou devait être exécutée sur le territoire de l'Etat d'origine;

8 - lorsque, en matière d'obligations alimentaires, le débiteur ou le créancier d'aliments avait sa résidence habituelle dans l'Etat d'origine ou lorsque le débiteur et le créancier d'aliments avaient la nationalité de l'Etat d'origine lors de l'introduction de l'instance;

9 - lorsque, en matière de garde d'un mineur ou de droit de visite, le mineur avait sa résidence habituelle dans l'Etat d'origine lors de l'introduction de l'instance.

Article 20

La procédure tendant à obtenir l'exécution de la décision est régie par le droit de l'Etat requis.

L'autorité judiciaire requise ne peut procéder à l'examen au fond de la décision.

Si la décision statue sur plusieurs chefs de demande, l'exécution peut être accordée partiellement.

Article 21

La partie qui invoque la reconnaissance ou qui demande l'exécution doit produire :

- 1 - une copie dûment certifiée de la décision;
- 2 - l'original ou une copie dûment certifiée de l'exploit de signification de la décision ou de tout autre acte qui tient lieu de signification;
- 3 - le cas échéant, une copie dûment certifiée de la citation de la partie qui a fait défaut à l'instance et toutes pièces de nature à établir que cette citation l'a atteinte en temps utile;
- 4 - toutes pièces de nature à établir que la décision est exécutoire et ne peut plus, à l'exception d'une décision relative à une obligation alimentaire, à la garde d'un mineur ou au droit de visite, faire l'objet de voie de recours ordinaire.

Ces documents doivent être accompagnés d'une traduction certifiée conforme, soit par un agent diplomatique ou consulaire, soit par un traducteur assermenté, soit par toute autre personne autorisée à cet effet dans l'un des deux Etats.

Article 22

Chacun des deux Etats contractants reconaît et exécute les sentences arbitrales rendues sur le territoire de l'autre Etat selon les dispositions de la Convention de New-York du 10 juin 1958 pour la reconnaissance et l'exécution des sentences arbitrales étrangères.

CHAPITRE V. DISPENSE DE LÉGALISATION, ÉTAT

CIVIL ET ÉCHANGE D'INFORMATIONS

Article 23

Les actes publics établis sur le territoire d'un Etat sont dispensés de légalisation ou de toute autre formalité analogue lorsqu'ils doivent être produits sur le territoire de l'autre Etat.

Sont considérés comme des actes publics, au sens de la présente Convention :

- a) - les documents qui émanent d'une autorité ou d'un fonctionnaire relevant d'une juridiction de l'Etat, y compris ceux qui émanent du Ministère public, d'un greffier ou d'un huissier de justice;
- b) - les documents administratifs
- c) - les actes notariés;
- d) - les déclarations officielles telles que mentions d'enregistrement, visas pour date certaine et certifications de signature, apposées sur un acte sous seing privé.

Si les autorités de l'Etat sur le territoire duquel l'acte est produit ont des doutes graves et fondés sur la véracité de la signature, sur la qualité en laquelle le signataire de l'acte a agi ou sur l'identité du sceau ou du timbre, des informations peuvent être demandées par l'intermédiaire des autorités centrales.

Les demandes d'information doivent se limiter aux cas exceptionnels et doivent être motivées. Elles sont dans la mesure du possible accompagnées de l'original ou d'une photocopie de l'acte.

Article 24

Chaque Etat transmet sans frais à l'autre Etat qui le demande dans un intérêt administratif dûment spécifié, les actes et les copies dûment certifiées des décisions judiciaires qui concernent l'état civil des ressortissants de l'Etat requérant.

Les demandes et les actes de l'état civil sont transmis par la voie diplomatique ou consulaire; les demandes et les expéditions de décisions judiciaires sont transmises par l'intermédiaire des autorités centrales.

Article 25

Les autorités centrales se communiquent, sur demande, toutes informations sur la législation et la jurisprudence en vigueur dans leur Etat ainsi que les copies dûment certifiées des décisions judiciaires rendues par les tribunaux dudit Etat.

CHAPITRE VI. DISPOSITIONS FINALES

Article 26

Les difficultés qui s'élèveraient à l'occasion de l'application de la présente Convention seront réglées par la voie diplomatique.

Article 27

La présente Convention abroge la Convention au sujet de l'assistance judiciaire signée le 23 mars 1885 entre la République Française et la République Orientale de l'Uruguay.

Article 28

Chacune des Parties contractantes s'engage à notifier à l'autre l'accomplissement des procédures requises par sa Constitution pour l'entrée en vigueur de la présente Convention qui prendra effet le 1er jour du 2ème mois suivant la date de réception de la dernière de ces notifications.

Article 29

La présente Convention est conclue pour une durée illimitée. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment la dénoncer et cette dénonciation prendra effet six mois après la date de la réception de sa notification par l'autre Etat.

Fait à Montevideo le 16 septembre 1991, en double exemplaire en langues française et espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République Française :

M. VIVIEN

Pour le Gouvernement de la République Orientale de l'Uruguay :

MARIANO BRITO

**FORMULA MODELO DE TRANSMISION CON
LOS ELEMENTOS ESENCIALES DEL DOCUMENTO**

**FORMULE MODELE DE TRANSMISSION AVEC
LES ELEMENTS ESSENTIELS DE L'ACTE**

**Convención de Cooperación Judicial en Materia Civil y
Comercial entre la República Oriental del Uruguay y la
República Francesa**

**Convention d'Entraide Judiciaire en Matière Civile et
Commerciale entre la République Française et la République
Orientale de l'Uruguay**

Nombre y Dirección de la autoridad requirente : -----

Nom et adresse de l'autorité requérante : -----

Identidad de las partes * -----

Identité des parties * -----

DOCUMENTO JUDICIAL

ACTE JUDICIAIRE

Naturaleza y objeto del documento : -----

Nature et objet de l'acte : -----

Naturaleza y objeto de la instancia ; si correspondiere, monto del litigio : -----

Nature et objet de l'instance ; le cas échéant, le montant du litige : -----

Fecha y lugar de la comparecencia ** : -----

Date et lieu de la comparution ** : -----

Tribunal que ha adoptado la decisión ** : -----

Jurisdiction qui a rendu la décision ** : -----

Fecha de la decisión ** : -----

Date de la décision ** : -----

Indicación de los plazos que figuran en el documento ** : -----

Indication des délais figurant dans l'acte ** : -----

DOCUMENTO EXTRAJUDICIAL **
ACTE EXTRAJUDICIAIRE **

Naturaleza y objeto del documento : -----

Nature et objet de l'acte : -----

Indicación de los plazos que figuran en el documento ** : -----

Indication des délais figurant dans l'acte ** : -----

* Si procede, identidad y domicilio de la persona interesada en la transmisión del documento.

* S'il y a lieu, identité et adresse de la personne intéressée à la transmission de l'acte.

** Tachar las menciones inútiles.

** Rayer les mentions inutiles.

[SPANISH TEXT — TEXTE ESPAGNOL]

**CONVENCION DE COOPERACION JUDICIAL
EN MATERIA CIVIL Y COMERCIAL ENTRE LA
REPUBLICA FRANCESA Y LA REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY**

El Gobierno de la República Francesa y el Gobierno de la República Oriental del Uruguay, deseosos de promover la cooperación judicial entre la República Francesa y la República Oriental del Uruguay en materia civil y comercial y de contribuir así al desarrollo de sus relaciones sobre la base de los principios de la soberanía nacional y de la igualdad de los derechos y facilidades recíprocas, han resuelto concluir la presente Convención:

Artículo 1º

Cada uno de los Estados Parte se compromete a prestar al otro cooperación judicial en materia civil y comercial.

El Ministerio de Justicia de la República Francesa y el Ministerio de Educación y Cultura de la República Oriental del Uruguay son designados como autoridades centrales encargadas de satisfacer las obligaciones establecidas en la presente Convención.

Las autoridades centrales se comunicarán directamente entre ellas en el idioma del Estado requerido y su intervención será gratuita.

Capítulo 1.

Acceso a la Justicia

Artículo 2º

No se podrá exigir a los nacionales de un Estado Parte ni a las personas físicas que residan habitualmente en el territorio de dicho Estado, caución ni depósito bajo cualquier denominación que corresponda en tanto sean demandantes o terceristas ante los Tribunales del otro Estado Parte. La misma regla se aplica en cuanto al depósito exigido a los demandantes o terceristas con el fin de garantizar los gastos judiciales.

Artículo 3º

Las personas físicas, nacionales de un Estado Parte o con residencia habitual en el territorio de alguno de ellos, recibirán el beneficio de la asistencia judicial en el otro Estado Parte bajo las mismas condiciones que los nacionales o residentes habituales de este último.

En materia de obligaciones alimentarias o de conflictos relativos a la guarda de un menor, o al derecho de visita, la asistencia judicial se otorgará de pleno derecho sin tener en cuenta el patrimonio del interesado.

Artículo 4º

Cuando una persona haya sido admitida para gozar de los beneficios de asistencia judicial en uno de los Estados Parte, como resultado de un procedimiento que haya dado lugar a una decisión en tal sentido, esa persona no requerirá de un nuevo pronunciamiento judicial en el otro Estado para obtener el reconocimiento o la ejecución de dicha decisión.

Artículo 5º

Las disposiciones del presente Capítulo se aplican a las personas jurídicas constituidas, autorizadas o registradas, de acuerdo con las leyes de uno de los dos Estados Parte.

Artículo 6º

La solicitud de asistencia judicial podrá ser dirigida a las autoridades competentes del Estado requerido por intermedio de las autoridades centrales.

La solicitud deberá ir acompañada de un documento oficial que certifique los recursos del solicitante, sin perjuicio de la aplicación de lo establecido en las disposiciones del Artículo 3º, inciso 2 y del Artículo 4º.

Capítulo II

Notificación de los Actos

Artículo 7º

Cuando el testimonio de un acto judicial o extrajudicial sea dirigido a una persona residente en el territorio de otro Estado Parte, la autoridad central del Estado requirente transmitirá la solicitud de notificación a la autoridad central del Estado requerido.

La solicitud irá acompañada del testimonio del acto no traducido, en doble ejemplar y de la fórmula modelo bilingüe anexada a la presente Convención que identifique los elementos esenciales del acto.

La fórmula modelo se completará en la lengua del Estado requirente.

Artículo 8º

La autoridad central del Estado requerido procederá a diligenciar la notificación del acto.

La prueba de la notificación o de la tentativa de la notificación se verificará por medio de un recibo o de un certificado de la autoridad requerida. Dichos documentos, acompañados de un ejemplar del testimonio del acto, serán devueltos a la autoridad central del Estado requirente por la autoridad central del Estado requerido.

Los servicios del Estado requerido no podrán dar lugar al pago o reembolso de tributos o gastos.

Artículo 9º

Cada Estado Parte tendrá la facultad de diligenciar las notificaciones directamente y sin que pueda emplear medidas de apremio, valiéndose de sus agentes diplomáticos o consulares.

Artículo 10º

Los artículos precedentes no obstarán a que la parte interesada pueda proceder, a sus expensas, a la notificación de un acto según la modalidad en vigor en el Estado de destino.

Capítulo III

Obtención de Pruebas

Artículo 11Q

La autoridad judicial de un Estado Parte podrá requerir por medio de una carta rogatoria a la autoridad judicial del otro Estado Parte, el diligenciamiento de las medidas de instrucción que estime necesarias en el marco del procedimiento dentro del cual se haya solicitado.

La carta rogatoria deberá ser acompañada de una traducción en el idioma del Estado requerido. Ella será dirigida por la autoridad central del Estado requirente a la autoridad central del Estado requerido que la hará llegar a la autoridad judicial competente.

Artículo 12Q

La autoridad judicial requirente podrá exigir que las partes interesadas y, en su caso, sus representantes, sean informados directamente de la fecha y lugar donde se habrá de proceder a la medida solicitada a fin de que ellos puedan estar presentes.

Artículo 13Q

La autoridad judicial que proceda a la ejecución de una carta rogatoria aplicará la correspondiente legislación interna en lo que concierne al procedimiento a seguir.

No obstante, a solicitud de la autoridad judicial requirente, podrá otorgarse a la carta rogatoria una tramitación especial en el diligenciamiento solicitado, siempre que ello no sea incompatible con la ley del Estado requerido o que su aplicación no sea posible, sea en razón de los usos judiciales del Estado requerido, sea en razón de dificultades prácticas.

La carta rogatoria se deberá diligenciar con carácter urgente.

Artículo 14º

La ejecución de la carta rogatoria no podrá ser denegada salvo que ella no esté enmarcada en las atribuciones de la autoridad judicial del Estado requerido o si ésta última la juzga de naturaleza tal que atente contra su soberanía, seguridad o resulte manifiestamente contraria al orden público del Estado requerido.

La ejecución no será denegada por el solo motivo de que la ley del Estado requerido reivindique una competencia judicial exclusiva en el asunto en litigio o que no exista un procedimiento similar al objeto de la demanda planteada ante la autoridad judicial requirente.

Artículo 15º

Los documentos probatorios de la ejecución de la carta rogatoria serán transmitidos por la autoridad judicial requerida a la autoridad judicial requirente por intermedio de las autoridades centrales.

Artículo 16º

La ejecución de la carta rogatoria no dará lugar al reembolso de tributos o gastos, cualquiera sea su naturaleza.

Sin embargo, el Estado requerido puede exigir antes del cumplimiento de una pericia o de la aplicación de un procedimiento especial, la seguridad de que una suma suficiente ha sido consignada previamente para cubrir los gastos y los honorarios que se ocasionaren.

Artículo 17º

Cada uno de los Estados Parte tendrá la facultad de diligenciar, sin que pueda emplear medidas de apremio, las comisiones rogatorias en el territorio de otro Estado Parte, por intermedio de sus respectivos agentes diplomáticos o consulares.

Capítulo IV

**Reconocimiento y Ejecución de las
Decisiones Judiciales y Arbitrales**

Artículo 180

Las decisiones adoptadas por la judicatura de un Estado Parte, serán reconocidas y podrán ser declaradas ejecutorias en el otro Estado cuando reúnan las siguientes condiciones:

1- que la decisión emane de un tribunal internacionalmente competente según el derecho del Estado requerido e según las normas enunciadas en el artículo 190;

2- que la decisión no pueda ser nuevamente objeto de un recurso ordinario en el Estado de origen y sea ejecutoria. Sin embargo, en materia de obligaciones alimentarias, de derecho de guarda de un menor y del derecho de visita, bastará con que la decisión sea ejecutoria en el Estado de origen;

3- que las partes hayan sido regularmente citadas, representadas o declaradas en rebeldía;

4- que la decisión no se oponga manifiestamente al orden público del Estado requerido;

5- que un litigio entre las mismas partes, fundado sobre los mismos hechos y con el mismo objeto que en el Estado de origen

- no esté pendiente frente a un tribunal del Estado requerido que hubiera prevenido. o
- no haya dado lugar a una decisión adoptada en el territorio del Estado requerido en fecha anterior a la de la decisión presentada al exequatur. o
- no haya dado lugar a una decisión adoptada en un tercer Estado en fecha anterior a la de la decisión presentada al exequatur y que reúna las condiciones necesarias para su reconocimiento en el Estado requerido.

Sin embargo, si se tratare de una decisión relativa a la guarda de un menor, las tres causales de negativa precedentes no podrán ser aplicadas hasta que transcurra un lapso de 8 meses entre la partida del menor del Estado en el cual tenía su residencia habitual y la fecha de presentación del procedimiento de exequatur en el Estado requerido.

Artículo 19B

El tribunal de origen será considerado competente de acuerdo a esta Convención:

1- cuando en el momento de presentación de la demanda, el demandado tuviere su domicilio o su residencia habitual en el Estado de origen;

2- cuando en el momento de presentación de la demanda, el demandado tuviere en el Estado de origen un establecimiento o una sucursal de naturaleza comercial, industrial o afín y hubiere sido citado en dicho Estado por un litigio relativo a la actividad de ese establecimiento o sucursal;

3- cuando en materia de responsabilidad extracontractual el perjuicio o el hecho generador del perjuicio en que se funda la acción por daños y perjuicios se hubiere producido en el Estado de origen;

4- cuando la acción tuviera por objeto una contienda relativa a un inmueble situado en el Estado de origen;

5- cuando en materia contractual el demandado se hubiere sometido expresamente a la competencia del Tribunal del Estado de origen por una estipulación atributiva de competencia;

6- cuando el demandado haya presentado escritos sobre el fondo del asunto sin haber impugnado la competencia del tribunal;

7- cuando en materia contractual la obligación que ha servido de fundamento a la demanda haya sido o debiera ser ejecutada en el territorio del Estado de origen;

8- cuando en materia de obligaciones alimentarias, el deudor o el acreedor de alimentos tuviere su residencia habitual en el Estado de origen o cuando el deudor y el acreedor de alimentos tuvieran la nacionalidad del Estado de origen en el momento de la presentación de la demanda;

9- cuando en materia de guarda de un menor o del derecho de visita, el menor tuviere su residencia habitual en el Estado de origen en el momento de la presentación de la demanda.

Artículo 20Q

El procedimiento tendiente a obtener la ejecución de la decisión se rige por el derecho del Estado requerido.

La autoridad judicial requerida no podrá examinar el fondo de dicha decisión.

Si la decisión dispone sobre varios petitorios de la demanda la ejecución podrá tener carácter parcial.

Artículo 21Q

La Parte que invoque el reconocimiento o que solicite la ejecución deberá presentar:

1- una copia debidamente certificada de la decisión;

2- el original o una copia debidamente certificada de las diligencias de notificación del fallo o de todo otro documento que tenga valor de notificación;

3- en su caso, una copia debidamente certificada de la citación de la parte que no se ha presentado a la instancia y de toda la documentación tendiente a determinar que dicha citación fue recibida dentro del término correspondiente;

4- toda la documentación correspondiente a los efectos de establecer que la decisión es ejecutoria y que no es susceptible de presentación de recurso ordinario alguno, con excepción de las decisiones relativas a obligaciones alimentarias, a la guarda de menores o al derecho de visita.

Los documentos deberán ir acompañados de una traducción debidamente certificada ya sea por un agente diplomático o consular, por un traductor público o por cualquier persona autorizada a esos efectos en uno de los dos Estados Parte.

Artículo 22º

Cada uno de los Estados Parte reconocerá y ejecutará las sentencias arbitrales dictadas en el territorio del otro, según las disposiciones de la Convención de Nueva York de 10 de junio de 1956 sobre Reconocimiento y Ejecución de las Sentencias Arbitrales Extranjeras.

Capítulo V

Excepción de Legalización, Estado Civil e Intercambio de Información

Artículo 23º

Los documentos públicos extendidos en el territorio de un Estado Parte estarán exentos de legalización o de toda otra formalidad análoga cuando ellos deban ser presentados en el territorio del otro Estado Parte.

Se consideran documentos públicos a efectos de la presente Convención:

a) los documentos emanados de una autoridad o de un funcionario en ejercicio de actividad jurisdiccional del Estado, comprendiendo asimismo aquéllos que emanan del Ministerio Público, de un actuario o de un oficial de justicia;

b) los documentos administrativos;

c) las actas notariales;

d) las declaraciones oficiales, tales como:

. las menciones de registros,

. las constancias de fecha cierta,

. las certificaciones de firma extendidas en documento privado.

Si las autoridades del Estado en que el acto se produjo tienen dudas graves y fundadas sobre la veracidad de la firma, sobre el carácter en que el firmante del acto ha actuado o sobre la identidad del sello o el timbre, pueden solicitar informaciones por intermedio de las autoridades centrales.

Las solicitudes de información deben limitarse a los casos excepcionales y ser fundadas. En la medida de lo posible, deben ser acompañadas del original o de una fotocopia del documento.

Artículo 24º

Cada Estado Parte remitirá, sin cargo, al otro que lo solicite, fundado en un interés administrativo debidamente especificado, los documentos y las copias debidamente certificadas de las decisiones judiciales relativas al estado civil de los nacionales del Estado requirente.

Las solicitudes y las actas de estado civil serán transmitidas por vía diplomática o consular. Las solicitudes y los testimonios de fallos judiciales serán transmitidos por intermedio de autoridades centrales.

Artículo 25º

Las autoridades centrales, previa solicitud, comunicarán toda la información sobre la legislación y jurisprudencia en vigor en el correspondiente Estado Parte, así como las copias debidamente certificadas de las decisiones judiciales emitidas por los tribunales del mismo.

Capítulo VI

Disposiciones Finales

Artículo 26º

Las dificultades que surjan con motivo de la aplicación de la presente Convención serán solucionadas por vía diplomática.

Artículo 27º

La presente Convención deroga la Convención en Materia de Asistencia Judicial firmada el 23 de marzo de 1885 entre la República Oriental del Uruguay y la República Francesa.

Artículo 28º

Cada uno de los Estados Parte se compromete a notificar al otro, que se ha dado cumplimiento a los procedimientos requeridos por la respectiva Constitución a los efectos de hacer entrar en vigor la presente Convención, la que comenzará a regir a partir del primer día del segundo mes siguiente a la fecha de la recepción de la última notificación.

Artículo 29º

La presente Convención se acuerda por un tiempo ilimitado. Cada uno de los Estados Parte podrá, en todo momento, denunciarla y dicha denuncia tendrá efecto seis meses después de la fecha de la recepción de la notificación por el otro Estado Parte.

Realizado en Montevideo, a los dieciséis días del mes de setiembre de mil novecientos noventa y uno, en doble ejemplar en idiomas francés y español, siendo ambos textos igualmente auténticos.



**POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA FRANCESA**



**POR EL GOBIERNO DE LA
REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY**

**FORMULA MODELO DE TRANSMISION CON
LOS ELEMENTOS ESENCIALES DEL DOCUMENTO**

**FORMULE MODELE DE TRANSMISSION AVEC
LES ELEMENTS ESSENTIELS DE L'ACTE**

**Convención de Cooperación Judicial en Materia Civil y
Comercial entre la República Oriental del Uruguay y la
República Francesa.**

**Convention d'Entraide Judiciaire en Matière Civile et
Commerciale entre la République Française et la République
Oriental de L'Uruguay.**

Nombre y Dirección de la autoridad requirente: -----

Nom et adresse de l'autorité requérante: -----

Identidad de las partes • -----

Identité des parties • -----

**DOCUMENTO EXTRAJUDICIAL **
ACTE EXTRAJUDICIAIRE ****

Naturaleza y objeto del documento: -----

Nature et objet de l'acte: -----

Indicación de los plazos que figuran en el documento **: ---

Indication des délais figurant dans l'acte **: -----

* Si procede, identidad y domicilio de la persona interesada en la transmisión del documento.

* S'il y a lieu, identité et adresse de la personne intéressée à la transmission de l'acte.

** Tachar las menciones inútiles.

** Rayer les mentions inutiles.

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

CONVENTION ON JUDICIAL ASSISTANCE IN CIVIL AND COMMERCIAL
MATTERS BETWEEN THE FRENCH REPUBLIC AND THE EASTERN
REPUBLIC OF URUGUAY

The Government of the French Republic and the Government of the Eastern Republic of Uruguay,

Desiring to promote judicial cooperation between the French Republic and the Eastern Republic of Uruguay in civil and commercial matters and, by so doing, to enhance their relations on the basis of the principles of national sovereignty, equal rights and mutual benefits, have decided to conclude this Convention:

Article 1

Each State undertakes to provide the other with judicial assistance in civil and commercial matters.

The Ministry of Justice of the French Republic and the Ministry of Education and Culture of the Eastern Republic of Uruguay are designated as the central authorities responsible for fulfilling the obligations specified in this Convention.

The central authorities shall communicate directly with each other in the language of the requested State and such communication shall be free of charge.

CHAPTER I. ACCESS TO JUDICIAL ORGANS

Article 2

Nationals of either State and persons whose habitual residence is situated in the territory of that State shall not be required to pay a guarantee or deposit in any amount whatever as plaintiffs or added parties before the courts of the other State. This rule shall also apply to deposits required of plaintiffs or added parties to guarantee the payment of legal expenses.

Article 3

Natural persons who are nationals of either State or whose habitual residence is situated in the territory of that State shall be granted judicial assistance in the other State under the same conditions as nationals or habitual residents of the latter State.

In cases involving maintenance or disputes regarding the custody of a minor or visitation rights, judicial assistance shall be provided automatically and shall not be contingent on the recipient's resources.

Article 4

Persons who have been granted judicial assistance in either State in consequence of proceedings that culminated in a decision shall, without the need for further review, be granted judicial assistance in the other State with a view to the recognition or implementation of that decision.

Article 5

The provisions of this chapter shall apply to legal persons constituted, authorized or registered in accordance with the laws of either State.

Article 6

Requests for judicial assistance may be addressed to the competent authority of the requested State through the central authorities.

Such requests shall be accompanied by an official document certifying the applicant's resources, subject to the implementation of the provisions of article 3, paragraph 2, and article 4.

CHAPTER II. SERVICE OF DOCUMENTS

Article 7

Where a judicial or extrajudicial document is addressed to a person residing in the territory of the other State, the central authority of the requesting State shall transmit it to the central authority of the requested State.

The request shall be accompanied by the untranslated document, in duplicate, and by the bilingual model form annexed to this Convention, which contains the basic information concerning the document.

The model form shall be completed in the language of the requesting State.

Article 8

The central authority of the requested State shall serve the document.

Proof of service, or of attempted service, shall be established by means of a receipt or certificate issued by the requested authority. These documents, together with a copy of the document served, shall be returned to the central authority of the requesting State by the central authority of the requested State.

The services of the requested State shall not give rise to the payment or reimbursement of fees or costs.

Article 9

Each State shall have the option of arranging for documents to be served directly and without constraint by its diplomatic agents or consular officers.

Article 10

The preceding articles shall be without prejudice to the option of the parties concerned to arrange for service of a document at their own expense and in accordance with the procedures in force in the State to which it is addressed.

CHAPTER III. PROCUREMENT OF EVIDENCE

Article 11

The judicial authority of either State may, by a letter rogatory, request the judicial authority of the other State to conduct such examination proceedings as it may deem necessary in respect of a case pending before it.

The letter rogatory shall be accompanied by a translation in the language of the requested State. It shall be sent by the central authority of the requesting State to the central authority of the requested State, which shall transmit it to the competent judicial authority.

Article 12

The requesting judicial authority may request that the parties concerned and, where applicable, their representatives, should be informed directly of the date and place of the proceedings requested so that they may be present.

Article 13

The judicial authority executing a letter rogatory shall apply the laws of its own country with regard to the procedures to be followed.

Where, however, the requesting authority requests that a special procedure should be followed, such a request shall be complied with, provided that the procedure is not incompatible with the laws of the requested State and that it is not impossible to apply it, either because of the judicial practices of the requested State or because of practical difficulties.

The letter rogatory shall be executed as soon as possible.

Article 14

The execution of a letter rogatory may be refused only if execution does not lie within the competence of the judicial authority of the requested State or if the latter deems such execution to be liable to impair its sovereignty or security or considers it to be manifestly contrary to the public policy of the requested State.

Execution may not be refused solely on the grounds that the law of the requested State claims exclusive judicial competence in the matter concerned or provides no legal channels for dealing with the subject of the request brought before the requesting judicial authority.

Article 15

The documents establishing the execution of the letter rogatory shall be transmitted by the requested judicial authority to the requesting judicial authority through the central authorities.

Article 16

The execution of a letter rogatory shall not give rise to the reimbursement of fees or costs of any kind.

The requested State may, however, require prior assurance that an amount sufficient to reimburse the costs and fees arising from the services of experts or the application of a special procedure has been deposited.

Article 17

Each State shall have the option of arranging for letters rogatory to be executed directly and without constraint in the territory of the other State by its diplomatic agents or consular officers.

CHAPTER IV. RECOGNITION AND ENFORCEMENT OF
JUDICIAL DECISIONS AND ARBITRAL AWARDS

Article 18

Decisions rendered by the courts of one State shall be recognized and may be declared enforceable in the other State on condition that:

- (1) The decision is rendered by a court which is competent internationally under the law of the requested State or under the rules set forth in article 19;
- (2) The decision is no longer subject to an ordinary appeal in the State of origin and is enforceable; however, in matters regarding maintenance obligations, the rights to custody of a minor or visitation rights, the decision may simply be enforceable in the State of origin;
- (3) The parties were duly summoned, represented or declared in default;
- (4) The decision is not manifestly contrary to the public policy of the requested State;
- (5) A dispute between the same parties, based on the same facts and concerning the same subject as that in the original State:

* Is not pending before a court of the requested State which was seized of it first; or

* Has not given rise to a decision rendered in the territory of the requested State on a date prior to that of the decision submitted for enforcement; or

* Has not given rise to a decision that was rendered in a third State on a date prior to that of the decision submitted for enforcement and that meets the requirements for recognition in the requested State.

However, in the case of a decision concerning the custody of a minor, the three preceding grounds for refusal may be invoked only if a period of eight months has elapsed between the minor's departure from the State in whose territory he or she had his or her habitual residence and the date on which the enforcement procedure was instituted in the requested State.

Article 19

The court of origin shall be deemed to be competent for the purposes of this Convention:

(1) Where, at the time when the proceeding was instituted, the defendant had his or her domicile or habitual residence in the State of origin;

(2) Where, at the time when the proceeding was instituted, the defendant had a commercial, industrial or similar establishment or branch in the State of origin and had been summoned to appear in that State in an action relating to the operation of that establishment or branch;

(3) Where, in non-contractual matters, the damages or the tort on which the suit for damages is based occurred in the State of origin;

(4) Where the action relates to a dispute concerning immovable property situated in the State of origin;

(5) Where, in contractual matters, the defendant expressly submitted himself to the competence of the court of the State of origin by means of a stipulation attributing competence;

(6) Where the defendant entered a defence on the merits without disputing the court's jurisdiction;

(7) Where, in contractual matters, the obligation which gave rise to the action was or should have been performed in the territory of the State of origin;

(8) Where, in matters of maintenance obligations, the person liable for or entitled to maintenance had his or her habitual residence in the State of origin or where the person liable for and the person entitled to maintenance had the nationality of the State of origin at the time when the proceeding was instituted;

(9) Where, in matters concerning the custody of a minor or visitation rights, the minor had his or her habitual residence in the State of origin at the time when the proceeding was instituted.

Article 20

The procedure for securing enforcement of the decision shall be governed by the laws of the requested State.

The judicial authority of the requested State shall not consider the merits of the decision.

If the decision pertains to a number of items, partial enforcement may be granted.

Article 21

The person requesting recognition or enforcement shall produce:

- (1) A duly certified copy of the decision;
- (2) The original or a duly certified copy of service of the decision, or of any equivalent document in lieu thereof;
- (3) Where applicable, a duly certified copy of the summons served on the defaulting party and any documents constituting proof that the summons was received in good time by the person concerned;
- (4) Any documents constituting proof that the decision is enforceable and, with the exception of decisions relating to maintenance obligations, the custody of a minor or visitation rights, is no longer subject to general remedy.

These documents shall be accompanied by a translation duly certified by a diplomatic agent or consular officer, by a sworn translator or by any other person authorized for the purpose in either State.

Article 22

Each Contracting State shall recognize and enforce the arbitral awards handed down in the territory of the other State in accordance with the provisions of the New York Convention on the Recognition and Enforcement of Foreign Arbitral Awards of 10 June 1958.

CHAPTER V. EXEMPTION FROM AUTHENTICATION, CIVIL
STATUS AND EXCHANGE OF INFORMATION

Article 23

Authentic instruments issued in the territory of one State shall be exempt from authentication or any other similar formality when they must be produced in the territory of the other State.

For the purposes of this Convention, authentic instruments shall be deemed to include:

- (a) Documents issued by a judicial authority or official of a State, including those issued by the Office of the Public Prosecutor, a registrar or a judicial marshal;
- (b) Administrative documents;
- (c) Notarized documents;

(d) Official statements such as records, visas with authenticated dates and notarization of signatures on private agreements.

If the authorities of the State in whose territory the instrument is produced have serious, well-founded doubts concerning the authenticity of the signature, the capacity in which the signatory of the instrument acted or the identity of the seal or stamp, information may be requested through the central authorities.

Requests for information shall be limited to exceptional cases and shall be well-founded. To the extent possible, they shall be accompanied by the original or a photocopy of the instrument.

Article 24

Each State shall transmit free of charge to the other State, at its request and for a duly specified administrative purpose, records and duly certified copies of judicial decisions concerning the civil status of nationals of the requesting State.

Requests and records concerning civil status shall be transmitted through the diplomatic or consular channel; requests concerning, and copies of, judicial decisions shall be transmitted through the central authorities.

Article 25

The central authorities shall transmit to each other, upon request, any information concerning the legislation and case law in force in their State and duly certified copies of judicial decisions rendered by the courts of that State.

CHAPTER VI. FINAL PROVISIONS

Article 26

Any difficulties that may arise with respect to the implementation of this Convention shall be settled through the diplomatic channel.

Article 27

This Convention abrogates the Convention on judicial assistance signed between the French Republic and the Eastern Republic of Uruguay on 23 March 1885.

Article 28

Each Contracting Party shall notify the other of the completion of the procedures required by its Constitution for the entry into force of this Convention, which shall take effect on the first day of the second month following the date of receipt of the second such notification.

Article 29

This Convention is concluded for an indefinite period. Either Contracting Party may denounce it at any time; such denunciation shall take effect six months after the date on which notice of the denunciation is received by the other State.

Done at Montevideo on 16 September 1991, in duplicate in the French and Spanish languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the French Republic:

M. VIVIEN

For the Government of the Eastern Republic of Uruguay:

MARIANO BRITO

MODEL TRANSMISSION FORM WITH BASIC DATA CONCERNING THE DOCUMENT

CONVENTION ON JUDICIAL ASSISTANCE IN CIVIL AND COMMERCIAL MATTERS BETWEEN THE FRENCH REPUBLIC AND THE EASTERN REPUBLIC OF URUGUAY

Name and address of the requesting authority:
Identity of the parties: *

JUDICIAL DOCUMENT

Nature and subject of the document:
Nature and subject of the proceeding and, where applicable, the amount of the claim:
Date and place of appearance: **
Court which rendered the decision: **
Date of the decision: **
Time limits stipulated in the document: **

EXTRAJUDICIAL DOCUMENT**

Nature and subject of the document:
Time limits stipulated in the document: **

*Where necessary, the identity and address of the interested party in connection with the transmission of the document.

**Delete whatever does not apply.

No. 36557

**France
and
Lebanon**

Agreement between the Government of the French Republic and the Government of the Lebanese Republic on the reciprocal promotion and protection of investments (with exchange of letters). Paris, 28 November 1996

Entry into force: *29 October 1999, in accordance with article 11*

Authentic texts: *French and Arabic*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *France, 3 April 2000*

**France
et
Liban**

Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République libanaise sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements (avec échange de lettres). Paris, 28 novembre 1996

Entrée en vigueur : *29 octobre 1999, conformément à l'article 11*

Textes authentiques : *français et arabe*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *France, 3 avril 2000*

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE LIBANAISE SUR
L'ENCOURAGEMENT ET LA PROTECTION RÉCIPROQUES DES
INVESTISSEMENTS

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République libanaise, ci-après dénommés "les Parties contractantes",

Désireux de renforcer la coopération économique entre les deux pays et de créer des conditions favorables pour les investissements français au Liban et libanais en France,

Persuadés que l'encouragement et la protection de ces investissements sont propres à stimuler l'initiative privée et les transferts de capitaux et de technologie entre les deux pays, dans l'intérêt de leur développement économique,

Sont convenus des dispositions suivantes:

Article 1. Définitions

Pour l'application du présent accord :

1. Le terme "investissement" désigne tous les avoirs, tels que les biens, droits et intérêts de toutes natures et plus particulièrement mais non exclusivement :

a) les biens meubles et immeubles, ainsi que tous autres droits réels tels que les hypothèques, privilèges, usufruits, cautionnements et tous droits analogues;

b) les actions, primes d'émission et autres formes de participation, même minoritaires ou indirectes, aux sociétés constituées sur le territoire de l'une des Parties contractantes;

c) les obligations, créances et droits à toutes prestations ayant valeur économique;

d) les droits de propriété intellectuelle, commerciale et industrielle tels que les droits d'auteur, les brevets d'invention, les licences, les marques déposées, les modèles et maquettes industrielles, les procédés techniques, le savoir-faire, les noms déposés et la clientèle;

e) les concessions accordées par la loi ou en vertu d'un contrat, notamment les concessions relatives à la prospection, la culture, l'extraction ou l'exploitation de richesses naturelles, y compris celles qui se situent dans la zone maritime des Parties contractantes.

Toute modification de la forme d'investissement des avoirs n'affecte pas leur qualification d'investissement, à condition que cette modification soit conforme à la législation de la Partie contractante sur le territoire ou dans la zone maritime de laquelle l'investissement est réalisé.

2. Le terme d' "investisseur" désigne :

- les personnes physiques possédant la nationalité de l'une des Parties contractantes.
- toute personne morale constituée sur le territoire de l'une des Parties contractantes, conformément à la législation de celle-ci et y possédant son siège social, ou contrôlée directement ou indirectement par des nationaux de l'une des Parties contractantes, ou par des

personnes morales possédant leur siège social sur le territoire de l'une des Parties contractantes et constituées conformément à la législation de celle-ci.

3. Le terme de "revenus" désigne toutes les sommes produites par un investissement et, plus particulièrement mais non exclusivement, les bénéfices, redevances, intérêts, plus-values du capital, dividendes, durant une période donnée.

Les revenus de l'investissement et, en cas de réinvestissement, les revenus de leur réinvestissement jouissent de la même protection que l'investissement

4. Le présent accord s'applique au territoire de chacune des Parties contractantes ainsi qu'à la zone maritime de chacune des Parties contractantes, ci-après définie comme la zone économique et le plateau continental qui s'étendent au-delà de la limite des eaux territoriales de chacune des Parties contractantes et sur lesquels elles ont, en conformité avec le Droit international, des droits souverains et une juridiction aux fins de prospection, d'exploitation et de préservation des ressources naturelles.

Article 2. Encouragement, admission et protection des investissements

Chacune des Parties contractantes encourage et admet, dans le cadre de sa législation et des dispositions du présent accord, les investissements effectués par des investisseurs de l'autre Partie sur son territoire et dans sa zone maritime.

Les Parties contractantes examineront avec bienveillance, dans le cadre de leur législation interne, les demandes d'entrée et d'autorisation de séjour, de travail, et de circulation introduites par des nationaux d'une Partie contractante, au titre d'un investissement réalisé sur le territoire ou dans la zone maritime de l'autre Partie contractante.

Chacune des Parties contractantes s'engage à assurer, sur son territoire et dans sa zone maritime, un traitement juste et équitable, conformément aux principes du Droit international, aux investissements des investisseurs de l'autre Partie et à faire en sorte que l'exercice du droit ainsi reconnu à un traitement juste et équitable ne soit entravé ni en droit, ni en fait.

Article 3. Traitement national et traitement de la Nation la plus favorisée

Chaque Partie contractante applique, sur son territoire et dans sa zone maritime, aux investisseurs de l'autre Partie, en ce qui concerne leurs investissements et activités liées à ces investissements, un traitement non moins favorable que celui accordé à ses investisseurs, ou le traitement accordé aux investisseurs de la Nation la plus favorisée, si celui-ci est plus avantageux. A ce titre, les nationaux autorisés à travailler sur le territoire et dans la zone maritime de l'une des Parties contractantes ne doivent être empêchés en aucune manière d'exercer leurs activités professionnelles

Ce traitement ne s'étend toutefois pas aux privilèges qu'une Partie contractante accorde ou accordera aux investisseurs d'un Etat tiers, en vertu de sa participation ou de son association à une zone de libre échange, une union douanière, un marché commun ou toute autre forme d'organisation économique régionale.

Les dispositions de cet Article ne s'appliquent pas aux questions fiscales.

Article 4. Expropriation et indemnisation

1. Les investissements effectués par des investisseurs de l'une ou l'autre des Parties contractantes bénéficient, sur le territoire et dans la zone maritime de l'autre Partie contractante, d'une protection et d'une sécurité pleines et entières.

2. Les Parties contractantes ne prennent pas de mesures d'expropriation ou de nationalisation ou toutes autres mesures dont l'effet est de déposséder, directement ou indirectement, les investisseurs de l'autre Partie des investissements leur appartenant, sur leur territoire et dans leur zone maritime, si ce n'est pour cause d'utilité publique et à condition que ces mesures ne soient ni discriminatoires, ni contraires à un engagement particulier.

Toutes les mesures de dépossession qui pourraient être prises doivent donner lieu au paiement d'une indemnité prompte et adéquate dont le montant, égal à la juste valeur de marché des investissements concernés, doit être évalué par rapport à une situation économique normale et antérieure à toute menace de dépossession.

Cette indemnité, son montant et ses modalités de versement sont fixés au plus tard à la date de la dépossession. Cette indemnité est effectivement réalisable, versée sans retard et librement transférable. Elle produit, jusqu'à la date de versement, des intérêts calculés à un taux d'intérêt de marché.

3. Les investisseurs de l'une des Parties contractantes dont les investissements auront subi des pertes dues à la guerre ou à tout autre conflit armé, révolution, état d'urgence nationale ou révolte survenu sur le territoire ou dans la zone maritime de l'autre Partie contractante, bénéficieront, de la part de cette dernière, d'un traitement non moins favorable que celui accordé à ses propres investisseurs ou à ceux de la Nation la plus favorisée.

Article 5. Libre transfert

Chaque Partie contractante, sur le territoire ou dans la zone maritime de laquelle des investissements ont été effectués par des investisseurs de l'autre Partie contractante, accorde à ces investisseurs le libre transfert :

- a) des intérêts, dividendes, bénéfices et autres revenus;
- b) des redevances découlant des droits incorporels désignés au paragraphe 1, lettres d) et e) de l'Article 1;
- c) des versements effectués pour le remboursement des emprunts régulièrement contractés;
- d) du produit de la cession ou de la liquidation totale ou partielle de l'investissement, y compris les plus-values du capital investi;
- e) des indemnités de dépossession ou de perte prévues à l'Article 4, paragraphes 2 et 3 ci-dessus.

Les nationaux de chacune des Parties contractantes qui ont été autorisés à travailler sur le territoire ou dans la zone maritime de l'autre Partie contractante, au titre d'un investissement agréé, sont également autorisés à transférer dans leur pays d'origine une quotité appropriée de leur rémunération.

Les transferts visés aux paragraphes précédents sont effectués sans retard au taux de change officiel de marché applicable à la date du transfert.

Article 6. Règlement des différends entre un investisseur et une Partie contractante

Tout différend relatif aux investissements entre l'une des Parties contractantes et un investisseur de l'autre Partie contractante est réglé à l'amiable entre les deux parties concernées.

Si un tel différend n'a pas pu être réglé dans un délai de six mois à partir du moment où il a été soulevé par l'une ou l'autre des parties au différend, il est soumis à la demande de l'une ou l'autre des parties au différend à l'arbitrage du Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements (C.I.R.D.I.), créé par la Convention pour le règlement des différends relatifs aux investissements entre Etats et ressortissants d'autres Etats, signée à Washington le 18 mars 1965.

Dans le cas où l'une des Parties contractantes n'est pas partie à la Convention mentionnée ci-dessus, le différend est soumis à la demande de l'une ou l'autre des parties au différend à l'arbitrage d'un tribunal ad hoc établi conformément aux règles d'arbitrage de la Commission des Nations Unies pour le Droit du Commerce International (CNUDCI).

Article 7. Garantie des investissements et subrogation

1. Dans la mesure où la réglementation de l'une des Parties contractantes prévoit une garantie pour les investissements effectués à l'étranger, celle-ci peut être accordée, dans le cadre d'un examen cas par cas, à des investissements effectués par des investisseurs de cette Partie contractante sur le territoire ou dans la zone maritime de l'autre Partie contractante.

2. Les investissements des investisseurs de l'une des Parties contractantes sur le territoire ou dans la zone maritime de l'autre Partie contractante ne pourront obtenir la garantie visée à l'alinéa ci-dessus que s'ils ont, au préalable, obtenu l'agrément de cette dernière Partie contractante.

3. Si l'une des Parties contractantes, en vertu d'une garantie donnée pour un investissement réalisé sur le territoire ou dans la zone maritime de l'autre Partie contractante, effectue des versements à l'un de ses investisseurs, elle est, de ce fait, subrogée dans les droits et actions de cet investisseur.

4. Lesdits versements n'affectent pas les droits du bénéficiaire de la garantie à recourir à l'arbitrage ou à poursuivre les actions introduites par ce moyen jusqu'à l'aboutissement de la procédure.

Article 8. Engagements particuliers

Les investissements ayant fait l'objet d'un engagement particulier de l'une des Parties contractantes à l'égard des investisseurs de l'autre Partie contractante sont régis, sans préjudice des dispositions du présent accord, par les termes de cet engagement dans la mesure

où celui-ci comporte des dispositions plus favorables que celles qui sont prévues par le présent accord.

Article 9. Règlement des différends entre Parties contractantes

1. Les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application du présent accord doivent être réglés, si possible, par la voie diplomatique.

2. Si dans un délai de six mois à partir du moment où il a été soulevé par l'une ou l'autre des Parties contractantes, le différend n'est pas réglé, il est soumis, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, à un tribunal d'arbitrage.

3. Ledit tribunal sera constitué pour chaque cas particulier de la manière suivante : chaque Partie contractante désigne un membre, et les deux membres désignent, d'un commun accord, un ressortissant d'un Etat tiers qui est nommé Président du tribunal par les deux Parties contractantes. Tous les membres doivent être nommés dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle une des Parties contractantes a fait part à l'autre Partie contractante de son intention de soumettre le différend à arbitrage.

4. Si les délais fixés au paragraphe 3 ci-dessus n'ont pas été observés, l'une ou l'autre Partie contractante, en l'absence de tout autre accord, invite le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies à procéder aux désignations nécessaires. Si le Secrétaire général est ressortissant de l'une ou l'autre Partie contractante ou si, pour une autre raison, il est empêché d'exercer cette fonction, le Secrétaire général adjoint le plus ancien et ne possédant pas la nationalité de l'une des Parties contractantes procède aux désignations nécessaires.

5. Le tribunal d'arbitrage prend ses décisions à la majorité des voix. Ces décisions sont définitives et exécutoires de plein droit pour les Parties contractantes.

Le tribunal fixe lui-même son règlement. Il interprète la sentence à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante. A moins que le tribunal n'en dispose autrement, compte tenu de circonstances particulières, les frais de la procédure arbitrale, y compris les vacations des arbitres, sont répartis également entre les Parties Contractantes.

Article 10. Application de l'accord

Il est entendu que les investissements définis à l'Article 1 doivent avoir été investis conformément à la législation de la Partie contractante sur le territoire ou dans la zone maritime de laquelle l'investissement est effectué, avant ou après l'entrée en vigueur du présent accord.

Article 11. Entrée en vigueur et durée

Chacune des Parties notifiera à l'autre l'accomplissement des procédures internes requises pour l'entrée en vigueur du présent accord, qui prendra effet trente jours après le jour de la réception de la dernière notification.

L'accord est conclu pour une durée initiale de dix ans. Il restera en vigueur après ce terme, à moins que l'une des Parties ne le dénonce par la voie diplomatique avec préavis d'un an.

A l'expiration de la période de validité du présent accord, les investissements effectués pendant qu'il était en vigueur continueront de bénéficier de la protection de ses dispositions pendant une période supplémentaire de quinze ans.

Cet accord restera en vigueur que les Parties contractantes entretiennent ou non des relations diplomatiques et consulaires.

Fait à Paris, le 28 novembre 1996, en deux originaux, chacun en langue française et en langue arabe. En cas de différence d'interprétation, le texte français prévaudra.

Pour le Gouvernement de la République française :

JEAN ARTHUIS

Pour le Gouvernement de la République libanaise :

FOUAD SINIORA

ÉCHANGE DE LETTRES

I

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de me référer à l'accord signé ce jour entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République libanaise sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements et de vous préciser que l'interprétation de cet accord est la suivante :

1. En ce qui concerne l'Article 2, paragraphe 3:

Sont considérées en particulier, bien que non exclusivement, comme des entraves de droit ou de fait au traitement juste et équitable, toute restriction discriminatoire à l'achat et au transport de matières premières et de matières auxiliaires, d'énergie et de combustibles, ainsi que de moyens de production et d'exploitation de tout genre, toute entrave discriminatoire à la vente et au transport des produits à l'intérieur du pays et à l'étranger, ainsi que toutes autres mesures ayant un effet analogue.

2. En ce qui concerne l'Article 3, paragraphe 1:

Les dispositions de l'Article 3, Paragraphe 1 de cet accord ne peuvent être interprétées comme restreignant l'application par le Gouvernement de la République du Liban du Décret no 11614 daté du 4 Janvier 1969 et modifié par Décret no 5131 daté du 3 Mars 1973 concernant l'acquisition au Liban de droits réels fonciers par des investisseurs non-libanais. Toutes les autres dispositions de cet accord ne sont pas affectées par cette exception.

Les demandes effectuées par des investisseurs français dans le cadre des dispositions du Décret no 11614 seront considérées favorablement par les autorités compétentes de la République du Liban.

Les mesures prises par la République du Liban dans le cadre du Décret no 11614 relatives à l'acquisition au Liban de droits réels fonciers par des investisseurs d'un Pays tiers ne porteront pas atteinte de façon substantielle aux investissements et aux activités relatives à des investissements d'investisseurs français.

Je vous serais obligé de bien vouloir me faire part de l'accord de votre Gouvernement sur le contenu de cette lettre.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, les assurances de ma plus haute considération.

JEAN ARTHUIS

II

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre de ce jour dont la teneur suit:

[Voir lettre I]

J'ai l'honneur de vous confirmer l'accord de mon Gouvernement sur le contenu de cette lettre.

FOUAD SINIORA

أكون ممتناً لكم ابلاغي بموافقة حكومتكم على مضمون هذه الرسالة.

وتفضلوا بقبول فائق الاحترام.

فؤاد السنتي

John Sullivan

بيروت في

معالي الوزير ،

أشرف بالتوجه اليكم بشأن الاتفاقية الموقعة بين حكومة الجمهورية الفرنسية وحكومة الجمهورية اللبنانية حول تشجيع وحماية الاستثمارات المتبادلة وأود ان اؤكد على ان تفسير هذه الاتفاقية هو كالتالي:

١- فيما يتعلق بالمادة الثانية، الفقرة الثالثة:

على وجه التخصيص لا الحصر، يُعتبر مماساً قانونياً أو واقعياً للمعاملة العادلة والمنصفة أي قيد تمييزي على شراء أو نقل المواد الخام والمواد التابعة لها، والطاقة والوقود، وكذلك وسائل الإنتاج والتشغيل من جميع الأنواع، وأي تدخل له طابع تمييزي في بيع أو نقل المنتجات داخل البلد وخارجه، وكذلك أية إجراءات أخرى لها مفعول مماثل.

٢- فيما يتعلق بالفقرة ١٠ من المادة ٣:

ينبغي أن لا تُفسر أحكام الفقرة ١٠ من المادة ٣ من هذه الاتفاقية بأنها تُقيد تطبيق حكومة الجمهورية اللبنانية للمرسوم رقم ١١٦١٤ المؤرخ ٤ كانون الثاني ١٩٦٩ والمعدل بالمرسوم رقم ٥١٢١ المؤرخ ٣ آذار ١٩٧٣ فيما يتعلق بحصول مستثمرين غير لبنانيين على عقارات في لبنان. وينبغي أن تبقى جميع الأحكام الأخرى لهذه الاتفاقية سارية دون تأثر بهذا الاستثناء.

تنظر السلطات ذات الصلاحية في الجمهورية اللبنانية نظرة ايجابية الى الطلبات المقدمة من جانب مستثمرين فرنسيين بموجب أحكام المرسوم رقم ١١٦١٤.

إن الإجراءات التي تطبقها الجمهورية اللبنانية ضمن اطار المرسوم رقم ١١٦١٤ على الإستثمارات العقارية من جانب مستثمرين تابعين لبلد ثالث ينبغي أن لا تُلحق الضرر بصورة جهرية بالإستثمارات والنشاطات المتعلقة باستثمارات المستثمرين الفرنسيين.

المادة "١١"

سريان مفعول الإتفاقية ومنتها

يبلغ كل من الفريقين المتعاقدين الفريق الآخر بإنجاز الإجراءات القانونية الداخلية المطلوبة بشأن سريان مفعول هذه الإتفاقية التي يسري مفعولها بعد ثلاثين يوما من تاريخ تسلّم التبليغ الأخير.

يسري مفعول هذه الإتفاقية لمدة أولية قدرها عشرة أعوام. وتبقى سارية المفعول بعد ذلك، ما لم يتم أحد الفريقين المتعاقدين بإبلاغ الفريق الآخر خطياً بإنهائها قبل عام من ذلك عن طريق القنوات الدبلوماسية.

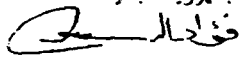
في حالة إنتهاء مدة سريان مفعول هذه الإتفاقية، فإن الإستثمارات التي وُظفت في أثناء سريان مفعولها تستمر في التمتع بحماية أحكام هذه الإتفاقية لمدة خمسة عشر عاما إضافية.

يسري مفعول هذه الإتفاقية بصرف النظر عما إذا كانت توجد أو لا توجد علاقات دبلوماسية أو قنصلية بين الفريقين المتعاقدين.

وُقعت في ، بتاريخ ،
باللغتين الفرنسية والعربية، وفي حال وجود اختلاف في التفسير، يُعتمد النص الفرنسي.

عن حكومة

الجمهورية اللبنانية





عن حكومة

الجمهورية الفرنسية

٤. إذا لم تجرّ التعيينات خلال الفترات المحددة في الفقرة (٣) الألفه الذكر، يطلب أيّ من الفريقين المتعاقدين، في حال عدم وجود أيّ إتفاق آخر، من الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة إجراء التعيينات الضرورية. وإذا كان الأمين العام من رعايا أيّ من الفريقين المتعاقدين، أو إذا لم يستطع القيام بالمهمّة المذكورة، يقوم الأمين العام المساعد الذي يلي الأمين العام بالأقدميّة، والذي هو ليس من رعايا أيّ من الفريقين المتعاقدين، بإجراء التعيينات الضرورية.

٥. تتخذ الهيئة التحكيمية قراراتها بأكثرية الأصوات. وتكون هذه القرارات نهائية وقابلة للتنفيذ حكما بالنسبة الى الفريقين المتعاقدين.

تضع الهيئة التحكيمية قواعد الإجراء الخاصة بها و تُفسّر الحُكم القضائي بناءً على طلب أيّ من الفريقين المتعاقدين. وما لم تُقرّر الهيئة التحكيمية خلاف ذلك،أخذة بعين الاعتبار وجود ظروف خاصة، فإن النفقات القانونية، بما فيها نفقات المحكمين، يتحملها الفريقان المتعاقدان بالتساوي.

المادة "١٠"

تطبيق الإتفاقية

من المتفاهم عليه أن الإستثمارات كما هي معرفة في المادة "١٠" هي تلك التي توظف وفقاً لقوانين الفريق المتعاقد الذي تتم الإستثمارات في أراضيه أو منطقتة البحرية، قبل سريان مفعول هذه الإتفاقية أو بعدها.

المتعاقد المذكور أولاً الحق الكامل في الحلول محل المستثمرين المذكورين في ما يتعلق بحقوقهم وأعمالهم.

٤. لا ينبغي للمدفوعات المذكورة أن تؤثر على حقوق المستفيد من الضمان في اللجوء إلى التحكيم أو مواصلة إجراءات التحكيم القانونية وذلك حتى إكمال تلك الإجراءات.

المادة ٨*

إلتزامات خاصة

إن الإستثمارات التي تكون موضوع إلتزام خاص لفريق متعاقد في ما يتعلق بالمستثمرين التابعين للفريق المتعاقد الآخر، يجب أن تخضع، بون الإخلال بأحكام هذه الإتفاقية، لشروط الإلتزام المذكور إذا كان هذا الأخير يشمل شروطاً أكثر رعاية من تلك الواردة في هذه الإتفاقية.

المادة ٩*

تسوية الخلافات بين الفريقين المتعاقدين

١. إن الخلافات حول تفسير أو تطبيق أحكام هذه الإتفاقية يجب أن تسوى، إذا أمكن، عن طريق القنوات الدبلوماسية.

٢. إذا لم تجز تسوية الخلاف ضمن فترة سنة أشهر من تاريخ إثارة هذا الموضوع من جانب أي من الفريقين المتعاقدين، يعرض على هيئة تحكيمية، بناء على طلب أي من الفريقين المتعاقدين.

٣. تتكون الهيئة التحكيمية على النحو التالي لكل قضية محددة: يعين كل فريق متعاقد محكماً واحداً، ويعين المحكمان المعينان بالتراضي مواطناً من بلد ثالث يسعفه الفريقان المتعاقدان رهنساً للهيئة التحكيمية. ويجب على جميع المحكمين أن يتم تعيينهم خلال شهرين من تاريخ إبلاغ أحد الفريقين المتعاقدين الفريق المتعاقد الآخر بنيتة عرض الخلاف على التحكيم.

المادة ٦٦

تسوية الخلافات بين مستثمر وفريق متعاقد

يسوى أي خلاف حول الإستثمارات ينشأ بين فريق متعاقد ومستثمر تابع للفريق المتعاقد الآخر بصورة ودية بين الفريقين المعنيين.

إذا لم تجز تسوية هذا الخلاف خلال فترة ستة أشهر من تاريخ نشوئه من جانب أي من فريقَي الخلاف، فإنه يحال، بناء على طلب أي من طرفي الخلاف، للتحكيم لدى المركز الدولي لتسوية الخلافات حول الإستثمارات (ICSID)، المنشأ بموجب إتفاقية تسوية الخلافات حول الإستثمارات بين الدول ورعايا دول أخرى، والموقعة في واشنطن بتاريخ ١٨ آذار ١٩٦٥.

إذا كان أحد الفريقين المتعاقدين غير منضمً الى إتفاقية تسوية الخلافات الأتفة الذكر، يحال الخلاف، بناء على طلب أي من فريقَي الخلاف، للتحكيم لدى هيئة تحكيمية خاصة تنشأ بموجب أنظمة التحكيم الخاصة بلجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية (UNCITRAL).

المادة ٧٠

ضمان الإستثمارات والحلول محلّ المستثمر

١. إذا كانت أنظمة أحد الفريقين المتعاقدين تنص على ضمان للإستثمارات الموظفة في الخارج، جاز منح هذا الضمان، بعد درس كل حالة على حدة، للإستثمارات التي وظفها مستثمرون تابعون لفريق متعاقد في أراضي الفريق المتعاقد الآخر أو منطقته البحرية.

٢. إن الإستثمارات التي وظفها مستثمرون تابعون لأحد الفريقين المتعاقدين في أراضي الفريق المتعاقد الآخر أو منطقته البحرية لا يجوز أن تحصل على الضمان المشار اليه في الفقرة الأتفة الذكر إلا إذا تمت الموافقة على ذلك مسبقاً من جانب الفريق المتعاقد الآخر.

٣. إذا قام أحد الفريقين المتعاقدين، عملاً بضمان منح لإستثمار وظف في أراضي الفريق المتعاقد الآخر أو منطقته البحرية، بدفع مدفوعات للمستثمرين التابعين له، أصبح للفريق

المادة "٥"
التحويل الخرز

على كل فريق متعاقد وظفت في أراضيه أو منطقته البحرية إستثمارات من جانب مستثمرين تابعين للفريق المتعاقد الآخر أن يضمن لهؤلاء المستثمرين التحويل الخرز لما يلي:

أ. الفوائد، والأرباح الموزعة، والأرباح والمدخليل الأخرى.

ب. الربوع المتأبئة من حقوق معنوية كما هي معرفة في البندين (د) و(هـ) من الفقرة (أ) من المادة "١".

ج. تسديدات القروض التي جرى التعاقد بشأنها حسب الاصول.

د. القيمة الجزئية أو الكلية للتفرغ عن الإستثمار أو تصفيته، بما في ذلك أرباح التحسين على رأس المال المستثمر.

هـ. التعويض لقاء نزع الملكية أو الخسائر المذكورة في الفقرتين (٢) و(٣) من المادة "٤".

ينبغي ان يسمح لرعايا أي من الفريقين المتعاقدين الذين مُسح لهم بالعمل في أراضي الفريق المتعاقد الآخر أو منطقته البحرية، نتيجة إستثمار موافق عليه، بتحويل نسبة ملائمة من مداخيلهم الى بلدهم الاصلي.

ينبغي أن تتخذ التحويلات المشار إليها في الفقرات الأتفة الذكر فوراً بسعر صرف السوق الرسمي السائد في تاريخ التحويل.

المادة "٤"
الاستملاك والتعويض

١. إن استثمارات المستثمرين التابعين لأحد الفريقين المتعاقدين يجب أن تتمتع بحماية وسلامة كاملتين في أراضي الفريق المتعاقد الآخر ومنطقته البحرية.

٢. لا ينبغي لأي من الفريقين المتعاقدين أن يتخذ أية إجراءات بالاستملاك أو بالتساميم، أو يتخذ أية إجراءات أخرى لها مفعول مباشر أو غير مباشر بنزع ملكية المستثمرين التابعين للفريق المتعاقد الآخر لإستماراتهم في أرضيه ومنطقته البحرية، إلا إذا كان تلك الإجراءات متخذة في سبيل المنفعة العامة وشريطة أن تكون تلك الإجراءات غير تمييزية أو مخالفة لالتزام معين.

إن أية إجراءات تتخذ بنزع الملكية ينبغي أن تؤدي الى تعويض فوري وكاف، وينبغي أن يكون مقداره معادلاً للقيمة السوقية العادلة للإستثمارات المعنية، وينبغي أن يُحدد التعويض وفقاً للوضع الاقتصادي الطبيعي السائد قبل أي تهديد بنزع الملكية.

يجب ان يحدد مبلغ هذا التعويض وشروط دفعه في تاريخ لا يتجاوز تاريخ نزع الملكية. وهذا التعويض يجب أن يكون قابلاً للتحقيق فعلياً، وأن يُدفع دون تأخير وأن يكون قابلاً للتحويل بحرية. وتحتسب عليه فائدة حتى تاريخ الدفع وذلك على اساس سعر الفائدة في السوق.

٣. إن المستثمرين التابعين لأي من الفريقين المتعاقدين ممن تلحق بإستماراتهم خسائر في أراضي الفريق المتعاقد الآخر أو مناطقه البحرية بسبب نشوب حرب، أو أي نزاع مسلح آخر، أو ثورة، أو حالة طوارئ وطنية، أو عصيان يجب أن يُمتحوا معاملة من جانب الفريق المتعاقد المذكور أخيراً لا تقل رعاية عن تلك المعاملة التي يمتحها للمستثمرين التابعين له، أو لأولئك التابعين للدولة الأكثر رعاية.

المادة "٢"

تشجيع الإستثمارات وقبولها وحمايتها

على كل فريق متعاقد أن يقوم بتشجيع وقبول إستثمارات يوظفها مستثمرون من الفريق المتعاقد الآخر في أراضيه ومنطقته البحرية، وفقاً لتواثيمه وأحكام هذه الإتفاقية.

على الفريقين المتعاقدين أن يَوما ضمن إطار قوانينهما الداخلية بالنظر إيجابياً في طلبات دخول رعايا أحد الفريقين المتعاقدين إلى أراضي الفريق الآخر والترخيص لهم بالإقامة والعمل والتنقل في ما يتعلق بإستثمار جرى توظيفه في أراضي الفريق المتعاقد الآخر أو في منطقته البحرية.

على أي من الفريقين المتعاقدين أن يؤمن للإستثمارات التي يوظفها مستثمرون من الفريق المتعاقد الآخر في أراضيه أو منطقته البحرية معاملة عادلة ومنصفة طبقاً لمبادئ القانون الدولي، وعليه أن يضمن أن ممارسة هذا الحق الذي تمّ الاعتراف به على هذا النحو لا ينبغي ان تمس لا بالقانون ولا بالواقع.

المادة "٣"

المعاملة الوطنية ومعاملة الدولة الأكثر رعاية

على كل فريق متعاقد أن يَمنح، في أراضيه ومنطقته البحرية، للمستثمرين التابعين للفريق الآخر، في ما يخص بإستثماراتهم والنشاطات المتعلقة بتلك الإستثمارات، معاملة لا تقلُّ رعاية عن تلك المعاملة الممنوحة للمستثمرين التابعين له، أو المعاملة الممنوحة للمستثمرين التابعين للدولة الأكثر رعاية، إذا كانت المعاملة المذكورة أخيراً أكثر رعاية. وفي هذا الخصوص، ينبغي للرعايا المرخص لهم بالعمل في أراضي أحد الفريقين المتعاقدين ومنطقته البحرية أن لا يُمنعوا في أي حال من الأحوال من ممارسة نشاطاتهم المهنية.

إن هذه المعاملة لا تشمل الإمتيازات الممنوحة أو التي ستُمنح من جانب أحد الفريقين المتعاقدين لمستثمرين من بلد ثالث بفعل مشاركته أو عضويته في منطقة تجارة خرة، أو إتحاد جمركي، أو سوق مشتركة أو أي شكل آخر من المنظمات الاقتصادية الإقليمية.

لا تسري أحكام هذه المادة على الأمور الضريبية.

هـ. الإمتيازات التي تُمنح بمقتضى القانون أو بموجب عقد، لا سيما امتيازات التنقيب عن الموارد الطبيعية، أو إستخراجها، أو إستثمارها، بما فيها تلك الموارد التي تقع في المنطقة البحرية للفريقتين المتعاقدين.

إن أي تغيير في شكل استثمار الموجودات لا يؤثر في اعتبارها إستثمارات شريطة أن يتم ذلك التغيير وفقاً لقوانين الفريق المتعاقد الذي يجري الإستثمار في أراضيه أو في منطقتة البحرية.

٢. إن كلمة "مستثمر" تعني:

- الأشخاص الطبيعيين الحائزين على جنسية أي من الفريقين المتعاقدين.
- أية شخصية معنوية تُنشأ في أراضى أحد الفريقين المتعاقدين وفقاً لقوانين ذلك الفريق ويكون مقرها الرئيسي في أراضى ذلك الفريق، أو تخضع، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، لميطرة مواطني أحد الفريقين المتعاقدين، أو لميطرة شخصيات معنوية يوجد مقرها الرئيسي في أراضى أحد الفريقين المتعاقدين وتكون قد أُسست وفقاً لقوانين ذلك الفريق.

٣. إن كلمة "عائدات" تعني جميع المبالغ التي يُعطىها الإستثمار، وهي تشمل، على وجه التخصيص لا الحصر، الأرباح، والرُيوع، والفوائد، وأرباح التحسين، والأرباح الموزعة، خلال فترة معينة.

إن عائدات الإستثمار، وعائدات إعادة الإستثمار عند وجودها، تتمتع بالحماية نفسها كالإستثمار.

٤. تسري هذه الإتفاقية على أراضى كل من الفريقين المتعاقدين، وكذلك على المنطقة البحرية لكل طرف متعاقد والتي تُعرف في ما يلي بالمنطقة الاقتصادية والجرف القاري الممتدين خارج حدود المياه الإقليمية التي يُمارس عليها كل فريق متعاقد، وفقاً للقانون الدولي، حقوق السيادة والولاية القانونية بقصد التنقيب عن الموارد الطبيعية إستثمارها والمحافظة عليها.

إن حكومة الجمهورية الفرنسية وحكومة الجمهورية اللبنانية المشار إليهما في ما يلي
بالفريقين المتعاقدين،

رغبة منهما في توثيق التعاون الاقتصادي بين البلدين وإيجاد ظروف ملائمة
لإستثمارات فرنسية في لبنان وإستثمارات لبنانية في فرنسا،

وإقتناعا منهما بأن من شأن تشجيع هذه الإستثمارات وحمايتها تنشيط المبادرة الفردية
وانتقال رؤوس الأموال والتكنولوجيا بين البلدين في ما يعود بالمنفعة على تنمية إقتصاديهما،

فقد إتفقتا على ما يلي:

المادة ١٠

تعريفات

لأغراض هذه الإتفاقية:

١. تعني كلمة "إستثمارات" كل نوع من الموجودات، كالأموال، والحقوق والمصالح أيًا
كانت طبيعتها، وتعني على وجه التخصيص لا الحصر:

أ. الأموال المنقولة وغير المنقولة وكذلك أية حقوق عينية أخرى كالتأمينات، وحقوق
الإمتياز، وحقوق الإنتفاع، والضمانات والحقوق المعاملة.

ب. الأسهم في الشركات المؤسسة في أراضي أحد للفريقين المتعاقدين، وعلاوات
الإصدار والأنواع الأخرى من المساهمات ولو كانت توظيفات أقلية أو غير مباشرة.

ج. سندات الدين والديون والحقوق المتعلقة بأداء له قيمة اقتصادية.

د. حقوق الملكية الفكرية، والتجارية والصناعية كحقوق التأليف، وبراءات الإختراع
والتراخيص، والعلامات المسجلة، والنماذج للصناعية، والأساليب التقنية، والخبرات
الفنية، والأسماء المسجلة والزبان.

إتفاقية
بين حكومة الجمهورية الفرنسية
وحكومة الجمهورية اللبنانية
حول تشجيع وحماية الإستثمارات المتبادلة

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FRENCH
REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF THE LEBANESE REPUBLIC
ON THE RECIPROCAL PROMOTION AND PROTECTION OF
INVESTMENTS

The Government of the French Republic and the Government of the Lebanese Republic, hereinafter referred to as "the Contracting Parties",

Desiring to strengthen economic cooperation between the two countries and to create favourable conditions for French investments in Lebanon and for Lebanese investments in France,

Convinced that the promotion and protection of such investments are likely to stimulate private initiative and transfers of capital and technology between the two countries in the interest of their economic development,

Have agreed on the following provisions:

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement:

1. The term "investment" shall apply to all assets such as property, rights and interests of any nature and more specifically, but not exclusively, to:

(a) Movable and immovable property and all other real rights such as mortgages, liens, usufructs, sureties and similar rights;

(b) Shares, issue premiums and other forms of participation, even if minority or indirect, in companies constituted in the territory of either Contracting Party;

(c) Bonds, claims and rights to any benefit having an economic value;

(d) Intellectual, commercial and industrial property rights (such as copyrights, patents of invention, licences, registered trade marks, industrial mock-ups and models), technical processes, know-how, registered trade names and goodwill;

(e) Concessions accorded by law or by virtue of a contract, including concessions to prospect for, cultivate, extract or exploit natural resources, including those situated in the maritime zones of the Contracting Parties,

No change in the form in which assets are invested shall affect their status as an investment, provided that the change is in accordance with the legislation of the Contracting Party in whose territory or maritime zone the investment is made.

2. The term "investor" shall mean:

- any natural person having the nationality of either Contracting Party;
- any body corporate established in the territory of either Contracting Party in accordance with that Party's legislation and having its registered office there, or controlled, directly or indirectly, by nationals of a Contracting Party or by bodies corporate having their

registered office in the territory of a Contracting Party and established in accordance with that Party's legislation.

3. The term "income" shall mean all the amounts yielded by an investment and more specifically, but not exclusively, profits, royalties, interest, capital gains or dividends, during a given period.

Income from investment and from any reinvestment of that income shall enjoy the same protection as the investment itself.

4. This Agreement shall apply to the territory of each Contracting Party and to the maritime zone of each Contracting Party, which is herein defined as the economic zone and the continental shelf which extend beyond the limit of the territorial waters of each of the Contracting Parties and over which they have, in accordance with international law, sovereign rights and jurisdiction for the purpose of prospecting for, exploiting and conserving natural resources.

*Article 2. Promotion and protection of and
permission for investments*

Each Contracting Party shall promote and permit, in accordance with its legislation and with the provisions of this Agreement, investments made in its territory and maritime zone by investors of the other Party.

Each Contracting Party, within the framework of its domestic legislation, shall give favourable consideration to applications for entry and for residence, work and travel authorizations submitted, in connection with an investment made in its territory or maritime zone, by nationals of the other Contracting Party.

Each Contracting Party undertakes to accord, in its territory and maritime zone, fair and equitable treatment, in conformity with the principles of international law, to the investments of investors of the other Party and to ensure that the exercise of the right to fair and equitable treatment so granted is not impeded either de jure or de facto.

Article 3. National or most-favoured-nation treatment

Each Contracting Party shall, in its territory and maritime zone, accord to investors of the other Party, in respect of their investments and activities in connection with such investments, treatment no less favourable than that accorded to its own investors or the treatment accorded to investors of the most favoured nation, whichever is more advantageous. For this purpose, nationals of either Contracting Party who are authorized to work in the territory or maritime zone of the other Contracting Party shall not be prevented in any way from the exercise of their professional activities.

Such treatment shall not, however, include privileges which are or may be extended by a Contracting Party to investors of a third State by virtue of its participation in or association with a free trade area, customs union, common market or any other form of regional economic organization.

The provisions of this article shall not apply to fiscal matters.

Article 4. Expropriation and compensation

1. Investments made by investors of one Contracting Party shall be fully and completely protected and safeguarded in the territory and maritime zone of the other Contracting Party.

2. Neither Contracting Party shall take any expropriation or nationalization measures or any other measures having the effect of directly or indirectly dispossessing investors of the other Party of their investments in its territory or maritime zone, except for reasons of public interest and on condition that such measures are not discriminatory or contrary to a specific undertaking.

Any dispossession measures taken shall give rise to the payment of prompt and adequate compensation the amount of which, equal to the fair market value of the investments concerned, shall be assessed on the basis of a normal economic situation prior to any threat of dispossession.

The amount and manner of payment of such compensation shall be determined not later than the date of dispossession. The compensation shall be effectively realizable, paid without delay and freely transferable. It shall yield, up to the date of payment, interest calculated at the market rate.

3. Investors of one Contracting Party who have suffered losses on their investments as a result of war or any other armed conflict, revolution, state of national emergency or uprising in the territory or maritime zone of the other Contracting Party shall be accorded by the latter Party treatment no less favourable than that accorded to its own investors or to those of the most favoured nation.

Article 5. Free transfer

A Contracting Party in whose territory or maritime zone investments have been made by investors of the other Contracting Party shall accord to those investors freedom of transfer of:

- (a) Interest, dividends, profits and other income;
- (b) Royalties deriving from the intangible property listed in article 1, paragraph 1 (d) and (e);
- (c) Payments made in reimbursement of duly contracted loans;
- (d) Proceeds of the complete or partial liquidation or transfer of the investment, including appreciation of the invested capital;
- (e) The compensation for dispossession or loss provided for in article 4, paragraphs 2 and 3, above.

Nationals of either Contracting Party who have been authorized to work in the territory or maritime zone of the other Contracting Party in connection with an approved investment shall also be authorized to transfer to their country of origin an appropriate portion of their remuneration.

The transfers referred to in the preceding paragraphs shall be made without delay at the official market rate of exchange applicable on the date of transfer.

Article 6. Settlement of disputes between an investor and a Contracting Party

Any dispute relating to investments between a Contracting Party and an investor of the other Contracting Party shall be settled amicably between the two parties concerned.

Any such dispute which has not been settled within six months after it arises shall, at the request of either party to the dispute, be submitted for arbitration to the International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID), established by the Convention on the Settlement of Investment Disputes between States and Nationals of Other States, signed at Washington on 18 March 1965.

If either Contracting Party is not a party to the Convention mentioned above, the dispute shall, at the request of either party to the dispute, be submitted for arbitration to an ad hoc tribunal established in accordance with the Arbitration Rules of the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL).

Article 7. Guarantee of investments and subrogation

1. Insofar as the regulations of a Contracting Party provide for guaranteeing external investments, a guarantee may be granted, on the basis of a case-by-case review, for investments made by investors of that Contracting Party in the territory or maritime zone of the other Contracting Party.

2. Investments made by investors of one Contracting Party in the territory or maritime zone of the other Contracting Party may be granted the guarantee provided for in the preceding paragraph only with the prior consent of the latter Contracting Party.

3. If one Contracting Party, by virtue of a guarantee issued in respect of an investment made in the territory or maritime zone of the other Contracting Party, makes payments to one of its own investors, it shall thereby be subrogated to the rights and actions of that investor.

4. Such payments shall be without prejudice to the right of the beneficiary of the guarantee to have recourse to arbitration or to prosecute actions begun by that means until the proceedings are completed.

Article 8. Special undertakings

Investments which have been the subject of a special undertaking by one Contracting Party vis-à-vis investors of the other Contracting Party shall be governed, without prejudice to the provisions of this Agreement, by the terms of that undertaking, insofar as its provisions are more favourable than those laid down by this Agreement.

Article 9. Settlement of disputes between the Contracting Parties

1. Disputes concerning the interpretation or application of this Agreement shall, as far as possible, be settled through the diplomatic channel.

2. Any dispute which has not been settled within six months after it arises shall be submitted, at the request of either Contracting Party, to an arbitral tribunal.

3. The tribunal shall, in each separate case, be constituted as follows: each Contracting Party shall designate one member, and the two said members shall, by mutual consent, designate a national of a third State who shall be appointed Chairman of the tribunal by the two Contracting Parties. All the members shall be appointed within two months of the date on which one Contracting Party notifies the other Contracting Party of its intention to submit the dispute to arbitration.

4. If the time limits established in paragraph 3 above are not observed, either Contracting Party may, unless otherwise agreed, invite the Secretary-General of the United Nations to make the necessary appointments. If the Secretary-General is a national of either Contracting Party or if, for any other reason, he is prevented from performing that function, the most senior Under-Secretary-General who is not a national of either Contracting Party shall make the necessary appointments.

5. The arbitral tribunal shall take its decisions by majority vote. Such decisions shall be final and binding as of right on the Contracting Parties.

The tribunal shall adopt its own rules of procedure. It shall interpret its award at the request of either Contracting Party. Unless the tribunal decides otherwise, taking special circumstances into consideration, the cost of the arbitral proceedings, including the arbitrators' fees, shall be divided equally between the Contracting Parties.

Article 10. Application of the Agreement

It is understood that the investments defined in article 1 shall have been made in accordance with the legislation of the Contracting Party in whose territory or maritime zone they are made, before or after the entry into force of this Agreement.

Article 11. Entry into force and period of validity

Each Party shall notify the other of the completion of the respective internal procedures required for the entry into force of this Agreement, which shall take effect 30 days after the date of receipt of the last such notification.

This Agreement is concluded for an initial period of 10 years. It shall remain in force thereafter unless one year's notice of termination is given by one of the Parties through the diplomatic channel.

Upon the expiry of this Agreement, investments made while it was in force shall continue to be protected by its provisions for an additional period of 15 years.

This Agreement shall remain in force whether or not the Contracting Parties maintain diplomatic and consular relations.

Done at Paris on 28 November 1996, in two originals, each in French and Arabic. In the event of a difference in interpretation, the French text shall prevail.

For the Government of the French Republic:

JEAN ARTHUIS

For the Government of the Lebanese Republic:

FOUAD SINIORA

EXCHANGE OF LETTERS

I

Sir,

With reference to the Agreement on the Reciprocal Promotion and Protection of Investments signed this day between the Government of the French Republic and the Government of the Lebanese Republic, I have the honour to clarify that the Agreement is to be interpreted as follows:

1. Concerning the third paragraph of article 2:

De jure or de facto impediments to fair and equitable treatment include, but are not limited to, any discriminatory restriction on the purchase or transport of raw materials, ancillary materials, energy or fuels, as well as means of production and operation of all kinds, any discriminatory impediment to the sale or transport of products within the country or abroad, and all other measures having a similar effect.

2. Concerning the first paragraph of article 3:

The provisions of the first paragraph of article 3 of this Agreement may not be construed as restricting the application, by the Government of the Lebanese Republic, of Decree No. 11614 of 4 January 1969, as amended by Decree No. 5131 of 3 March 1973, concerning the acquisition by non-Lebanese investors of real property rights in Lebanon. All other provisions of this Agreement remain unaffected by this exception.

Applications made by French investors under Decree No. 11614 shall be given favourable consideration by the competent authorities of the Lebanese Republic.

Measures adopted by the Lebanese Republic under Decree No. 11614 in connection with the acquisition of real property rights in Lebanon by investors of a third country shall not have any substantial adverse effect on the investments and investment-related activities of French investors.

I should be grateful if you would communicate to me your Government's agreement to the contents of this letter.

Accept, Sir, the assurances of my highest consideration.

JEAN ARTHUIS

II

Sir,

I have the honour to acknowledge receipt of your letter of today's date, which reads as follows:

[See letter I]

I have the honour to confirm my Government's agreement to the contents of the foregoing letter.

FOUAD SINIORA

No. 36558

**France
and
Georgia**

**Treaty of understanding, friendship and cooperation between the French Republic
and the Republic of Georgia. Paris, 21 January 1994**

Entry into force: 19 June 1999, in accordance with article 21

Authentic texts: French and Georgian

Registration with the Secretariat of the United Nations: France, 3 April 2000

**France
et
Géorgie**

**Traité d'entente, d'amitié et de coopération entre la République française et la
République de Géorgie. Paris, 21 janvier 1994**

Entrée en vigueur : 19 juin 1999, conformément à l'article 21

Textes authentiques : français et géorgien

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : France, 3 avril 2000

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

TRAITÉ D'ENTENTE, D'AMITIÉ ET DE COOPÉRATION ENTRE LA
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE ET LA RÉPUBLIQUE DE GÉORGIE

La République française et la République de Géorgie,
- déterminées à développer des relations d'amitié et de coopération,
- convaincues de la nécessité de fonder leurs relations sur la confiance et sur le respect des valeurs universelles de liberté, de démocratie et de justice,
- reconnaissant la primauté du droit international dans les relations entre Etats,
- se fondant sur les objectifs et les principes de la Charte des Nations Unies,
- confirmant les engagements qu'elles ont souscrits dans le cadre de l'Acte final de la Conférence sur la Sécurité et la Coopération en Europe et de la Charte de Paris pour une nouvelle Europe,
- conscientes de ce que l'avenir des rapports entre les deux Etats est indissolublement lié au renforcement de la paix, de la sécurité et de la stabilité en Europe et en Asie,
- prenant en compte l'édification de l'Union européenne et la contribution de celle-ci à la construction d'une Europe pacifique et solidaire,
sont convenues de ce qui suit :

Article 1er

La République française et la République de Géorgie s'engagent à développer entre elles, dans tous les domaines, des relations de coopération fondées sur la confiance et l'intérêt mutuels. Elles favorisent l'entente et l'amitié entre les peuples français et géorgien.

Les deux Parties concluent, en tant que de besoin, d'autres accords pour mettre en application les dispositions du présent Traité.

Article 2

La République française et la République de Géorgie mettent en oeuvre leur coopération dans le cadre bilatéral ainsi que dans les enceintes multilatérales.

Attachées aux valeurs universelles de liberté et de démocratie, elle coopèrent pour la défense et la promotion des droits de l'homme et des libertés fondamentales, notamment au sein des organisations internationales compétentes,

Elles unissent leurs efforts en vue d'assurer la sécurité internationale et prévenir les conflits, et de garantir la primauté du droit international dans les relations entre Etats.

Article 3

La République française et la République de Géorgie tiennent des consultations régulières aux niveaux appropriés, afin d'échanger leurs vues sur leurs relations bilatérales ainsi

que sur les problèmes internationaux d'intérêt commun, en particulier sur des questions fondamentales concernant la sécurité et la coopération en Europe.

Dans ces domaines, les Parties s'attachent à harmoniser le plus possible leurs positions et, lorsque ceci leur semble nécessaire, mènent des actions conjointes ou concertées.

A cette fin, des rencontres au plus haut niveau sont organisées par accord entre les Parties. Les ministres des Affaires étrangères se réunissent au moins une fois par an.

Des réunions de travail entre représentants des Ministères des Affaires étrangères des deux Etats se tiennent en tant que de besoin.

Les autres membres des gouvernements des deux Etats se rencontrent en tant que de besoin pour traiter de questions d'intérêt commun.

Article 4

Au cas où surgiraient des situations qui, de l'avis d'une des Parties, créeraient une menace contre la paix, une rupture de la paix ou mettraient en cause ses intérêts majeurs de sécurité, cette Partie peut demander à l'autre que se tiennent sans tarder des consultations entre elles à ce sujet. Les Parties s'efforcent d'adopter une position commune sur les moyens de surmonter cette situation.

Article 5

La République française et la République de Géorgie se consultent au sein des organisations internationales dont elles sont membres, notamment de l'Organisation des Nations Unies, dans le but d'harmoniser le plus possible leurs positions lorsque ceci leur semble nécessaire et d'assurer la mise en oeuvre la plus efficace possible des décisions prises dans ce cadre.

Article 6

La République française s'engage à favoriser le développement de liens entre la République de Géorgie et les Communautés européennes.

Les engagements auxquels souscrit la République française dans les accords bilatéraux avec la République de Géorgie respectent les compétences des Communautés européennes et les dispositions arrêtées par leurs institutions.

Article 7

La République française et la République de Géorgie coopèrent étroitement dans le cadre de la Conférence sur la Sécurité et la Coopération en Europe. Les Parties agissent de concert afin de renforcer ses institutions notamment sur le plan juridique, pour garantir la stabilité, la sécurité et l'Etat de droit sur le continent européen.

Elles favorisent en particulier l'adoption de principes susceptibles de contribuer à la prévention des conflits.

Les Parties coopèrent, entre elles et avec d'autres Etats intéressés, en vue de la conclusion d'un Traité de sécurité européenne.

Article 8

La République française souligne l'importance de l'édification de l'Union européenne qui prévoit la mise en oeuvre d'une politique étrangère et de sécurité commune, permettra de renforcer la coopération entre Etats européens et apportera une contribution essentielle à la stabilité du continent et du monde entier. La République de Géorgie en prend acte.

Article 9

La République française et la République de Géorgie, soulignant l'apport décisif des accords de désarmement à la sécurité européenne et internationale, soutiennent, dans le cadre de la Conférence sur la sécurité et la Coopération en Europe et plus particulièrement au sein du Forum de sécurité, le processus de désarmement, de renforcement de la confiance et de la sécurité, et de prévention des conflits.

Les Parties attachent une importance particulière aux mesures propres à éviter la prolifération des armes de destruction massive ainsi qu'au contrôle efficace sur les armes classiques et agissent à cette fin de manière concertée dans les instances internationales.

La République française prend acte avec satisfaction de la décision de la République de Géorgie d'être un Etat non doté d'armes nucléaires.

Article 10

La République française et la République de Géorgie développent et approfondissent leurs contacts dans le domaine militaire. Les Parties procèdent à cette fin, de manière régulière, à des échanges de vues sur leurs concepts de défense.

Elles favorisent les contacts entre ministères des Affaires étrangères et ministères chargés de la défense, ainsi qu'entre états-majors des armées des deux Etats.

Article 11

La République française et la République de Géorgie accordent une priorité particulière au développement de leur coopération dans les domaines de l'agriculture, de l'énergie civile et de la recherche.

Article 12

La République française et la République de Géorgie développent une coopération en matière de formation des acteurs de la vie économique et sociale.

Chaque Partie s'efforce d'améliorer les conditions de l'activité sur son territoire des entreprises de l'autre Partie, en particulier en matière d'investissements directs et de protection des capitaux investis.

Les Parties favorisent l'échange le plus large possible d'informations économiques et assurent l'accès à ces informations des hommes d'affaires et des scientifiques des deux pays.

Dans la mesure de ses possibilités, la République française fournit à la République de Géorgie une assistance technique à la formation des cadres de l'économie destinée à favoriser le développement d'une économie de marché.

Article 13

La République française et la République de Géorgie favorisent la coopération entre les Parlements des deux Etats.

Article 14

Les Parties encouragent les liens directs entre collectivités territoriales des deux Etats, en particulier les jumelages entre communes, dans le respect des dispositions du présent Traité.

Les Parties facilitent la coopération entre les organisations politiques, sociales et syndicales des deux pays.

Article 15

La République française et la République de Géorgie renforcent leur coopération dans les domaines de l'enseignement, de la culture, de la science et de la technique.

Les Parties encouragent la création d'établissements culturels dans les deux Etats.

Chaque Partie s'emploie à mieux faire connaître à sa population les réalisations scientifiques, techniques et culturelles de l'autre Partie, et, dans ce but, facilite notamment la diffusion des livres et de la presse de l'autre Partie.

Chaque Partie s'efforce de donner à toutes les personnes intéressées, la possibilité d'étudier la langue, la culture, la littérature et l'histoire de l'autre Partie.

Pour assurer une meilleure compréhension entre les peuples de la République française et de la République de Géorgie les Parties développent leur coopération dans le domaine des médias.

Les Parties encouragent les contacts entre ressortissants des deux Etats, notamment entre jeunes Français et jeunes Géorgiens.

Elles encouragent également la coopération dans les domaines du sport et du tourisme.

Les Parties contribuent à l'élaboration de programmes communs fixant les axes prioritaires de leur coopération et de leurs échanges dans le domaine de la culture, de la science et de la technique et définissant les modalités pratiques de leur mise en oeuvre avec la participation des administrations compétentes des deux pays. Les Parties favorisent les contacts directs entre universités, écoles supérieures, centres de recherches et établissements culturels des deux Etats.

Article 16

La République française et la République de Géorgie, conscientes de l'importance de la protection de l'environnement, coopèrent de manière étroite dans ce domaine et s'engagent à favoriser le développement d'actions concertées aux plans européen et international.

Article 17

La République française et la République de Géorgie élargissent leur coopération dans le domaine consulaire.

Les Parties créent les conditions appropriées pour améliorer la circulation de leurs ressortissants entre les deux Etats.

Article 18

La République française et la République de Géorgie favorisent la coopération entre institutions judiciaires des deux Etats, en particulier en matière d'entraide judiciaire civile.

Les Parties organisent une coopération entre organismes chargés de la sécurité publique, notamment dans le cadre d'Interpol, pour la lutte contre le crime organisé, le trafic illicite de stupéfiants et la contrebande, y compris le trafic illégal d'objets d'art. Elles s'efforcent de mettre en oeuvre une coopération appropriée dans le domaine de la lutte contre le terrorisme international.

Article 19

La République française et la République de Géorgie mettent en oeuvre une coopération dans le domaine humanitaire notamment en favorisant les contacts entre les organismes compétents.

Article 20

Les dispositions du présent Traité n'affectent en rien les engagements des Parties à l'égard des Etats tiers et ne sont dirigées contre aucun d'entre eux.

Article 21

Le présent Traité sera soumis à ratification et entrera en vigueur trente jours après l'échange des instruments de ratification.

Le présent Traité est conclu pour une durée de dix ans. Sa validité sera prorogée par tacite reconduction de cinq ans en cinq ans. Chacune des Parties pourra dénoncer le présent Traité à tout moment en adressant à l'autre Partie par voie diplomatique une notification écrite de dénonciation. La dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de ladite notification.

Fait à Paris, le 21 janvier 1994, en deux exemplaires, chacun en langue française et en langue géorgienne, les deux textes faisant également foi.

Pour la République française :
Le Président de la République,
FRANÇOIS MITTERRAND

Le Premier Ministre,
EDOUARD BALLADUR

Le Ministre des Affaires étrangères,
ALAIN JUPPÉ

Pour la République de Géorgie :
Le Président du Parlement,
Chef de l'État,
EDOUARD CHEVARDNADZE

[GEORGIAN TEXT — TEXTE GÉORGIEN]

ხ ე ლ შ ე კ რ უ ლ ე ბ ა

საფრანგეთის რესპუბლიკასა და საქართველოს რესპუბლიკას შორის
ურთიერთგაგებებს, მეგობრობისა და თანამშრომლობის შესახებ

საფრანგეთის რესპუბლიკა და საქართველოს რესპუბლიკა,
შემდგომში მხარეებად წოდებულნი:

აღებენ რა მტკაცუნ ვადაწყვეტილებას განაწილარონ
თანამშრომლობა და მეგობრული ურთიერთობება

დარწმუნებულნი ამის აუცილებლობაში რომ თავანთი
ურთიერთობები დააფუძნონ ნდობის, თავისუფლების საყოველთაოდ
აღიარებული ღირებულებების, დემოკრატიისა და სამართლიანობის
პრინციპებზე;

ხცნობენ რა საერთაშორისო ხამართლის უზენაესობას ქვეყნებს
შორის ურთიერთობებში

უკრძობიან რა ვაერო-ხ წესდების მიზნებსა და პრინციპებს;

ადასტურებენ ევროპაში უშიშრობებსა და თანამშრომლობის
თაობაზე დასკვნითი აქტის და ახალი ევროპისათვის პარიზის ქარტიის
სულთმოწერით აღებული ვალდებულებებს;

დარწმუნებულნი არიან, რომ ორი ქვეყნის თანამშრომლობის
შობილელი მჭიდროდაა დაკავშირებული ევროპისა და აზიაში მშენებლობის,
უხაფრთხოებისა და სტაბილურობის განმტკიცებასთან;

თავადიხმენებენ რა ევროპის კავშირის მშენებლობასა და მის
მნიშვნელობას მშენებლობისა და სოლიდარული ევროპის ჩამოყალიბების
საქმეში

შეთანხმდნენ შემდეგზე:

მუხლი I

საფრანგეთის რესპუბლიკა და საქართველოს რესპუბლიკა
ვალდებულებას აღებენ განაწილარონ თანამშრომლობა ურთიერთნდობისა
და თანამშრომლო ინტერესების საფუძველზე

მხარეები ხელს უწყობენ ფრანგ და ქართველ ხალხებს შორის
ურთიერთგაგებებსა და მეგობრობის შემდგომ გაღრმავებას

ამ ხელშეკრულებას დებულებების განხორციელებას მიზნით, საქართვებს შემთხვევაში მხარეები დადებენ ახალ შეთანხმებებს.

მუხლი 2

ხაფრანგეთის რესპუბლიკა და საქართველოს რესპუბლიკა თანამშრომლობენ, როგორც ორმხრივად, ასევე მრავალმხრივად ურთიერთობებს ფარგლებში.

ერთგულნი არიან რა დემოკრატიისა და თავისუფლების საყოველთაოდ აღიარებული პრინციპებისა, მხარეები თანამშრომლობენ შესაბამის საერთაშორისო ორგანიზაციებში ადამიანის უფლებების და ძირითად თავისუფლებათა დაცვას ხელშეწყობის სფეროში.

მხარეები მოქმედებენ, რათა თავიდან აიცილონ კონფლიქტები, უზრუნველყონ საერთაშორისო უსაფრთხოება და საერთაშორისო სამართლის უზენაესობა ამ ქვეყნებს შორის ურთიერთობაში.

მუხლი 3

ხაფრანგეთის რესპუბლიკა და საქართველოს რესპუბლიკა აზრთა გაზიარების მიზნით, შესაბამის დონეზე რეგულარულად ატარებენ კონსულტაციებს, როგორც ორმხრივად, ასევე საერთაშორისო პრობლემებს, კერძოდ კი ევროპაში უშიშროებისა და თანამშრომლობის ძირითადი საკითხების დრეგულირება.

ამ სფეროში მხარეები ამოქმედებენ ერთობლივად და შეთანხმებულად, რათა საქართვებს შემთხვევაში, მაქსიმალურად დააახლოვონ თავიანთი პოზიციები.

ამ მიზნით, მხარეთა შეთანხმების საფუძველზე მოეწყობა უმაღლესი დონის შეხვედრები საგარეო საჭიეთა მინისტრები, როგორც წესი, ერთმანეთს შეხვედებიან წელიწადში ერთხელ.

საგარეო საჭიეთა ხამინისტრაციების წარმომადგენლებს შორის სამუშაო შეხვედრები მოეწყობა საქართვებს მხედვით.

ორი ხელშეკრული მხარის მთავრობათა წარმომადგენლები საქართვებსდა მხედვით შეხვედებიან ერთმანეთს ორმხრივად ინტერესების შემცველი საკითხების განსახილველად.

მუხლი 4

თუ ერთ-ერთი მხარის აზრით შეიქმნა სიტუაცია, რომ ხაფრთხე ებუქრება მშვიდობას, არღვევა თუ ან ეჭვის ქვეშ დგას ქვეყნის უხადრობობებს უზნიშვნელოვანესი ინტერესები ამ მხარეს შეუძლია მიმართოს მეორე მხარეს ამ საკითხებთან დაკავშირებით, დაუყოვნებლივ მოეწყოს კონსულტაციები მხარეები შეუცდებლად შექმნილი სიტუაციის დასაძლევად შემუშავონ ერთობლივი მიდგომა.

მუხლი 5

ხაფრანგეთის რესპუბლიკა და ხაჭართგელოს რესპუბლიკა კონსულტაციებს მართავენ ამ საერთაშორისო ორგანიზაციების ფარგლებში, რომელთა წევრებაც არიან, განსაკუთრებით ვაერო-ხ ფარგლებში, რათა, საჭიროების შემთხვევაში დააახლოვონ პოზიციები და უზრუნველყონ ამ ორგანიზაციის სფეროში მიღებული გადაწყვეტილებების მაქსიმალურად უფექტური განხორციელება.

მუხლი 6

ხაფრანგეთის რესპუბლიკა გადადებულებას იღებს ხელი შეუწყოს ხაჭართგელოს რესპუბლიკასა და ევროკავშირთან ურთიერთობების სტრუქტურებს შორის ურთიერთობების განვითარებას. გადადებულებები, რომლებსაც იღებს ხაფრანგეთის რესპუბლიკა ხაჭართგელოს რესპუბლიკასთან ორმხრივი შეთანხმების მიხედვით არ ეწინააღმდეგება ევროკავშირთან ურთიერთობების სტრუქტურების უფლებამოსილებებს, აგრეთვე მათი ინსტიტუტების მიერ მიღებულ გადაწყვეტილებებს.

მუხლი 7

ხაფრანგეთის რესპუბლიკა და ხაჭართგელოს რესპუბლიკა მკიდრივ თანამშრომლობენ ევროპაში უშიშროებისა და თანამშრომლობის თათბარის ფარგლებში. მხარეები შეთანხმებულად მოქმედებენ, რათა განამტკიცონ მხის ინსტიტუტები, კერძოდ თრადიციული თვალსაზრისით, რათა

უზრუნველყონ ხტაბლურობა, უსაფრთხოება და ხამართლიანობა ეგრობის კონტინენტზე.

მხარეები განსაკუთრებით შეუწყობენ ხელს ისეთი პრინციპების მიღებას, რომლებიც დადებით როლს შეასრულებენ კონფლიქტების თავიდან აცილების საქმეში.

მხარეები ითანშრომლებენ ერთმანეთთან და ხსცა დაინტერესებულ სახელმწიფოებთან ეგროპაში უსაფრთხოების ხელშეკრულების დადების მიზნით.

მუხლი 8

საფრანგეთის რესპუბლიკა დიდ მნიშვნელობას ანიჭებს ეგრობის კავშირის შექმნას, რაც ითვალისწინებს საერთო ხაერეთ და თავდაცვითი პოლიტიკის გატარებას, გააძლიერებს ეგრობის ქვეყნებს შორის თანაშრომლობას და მნიშვნელოვან როლს ითამაშებს ეგროპასა და მთლიანად მთოფლოში ხტაბლურობის განმტკიცების საქმეში.

საქართველო მთლიანად იზიარებს ამ პოზიციას.

მუხლი 9

საფრანგეთის რესპუბლიკა და საქართველოს რესპუბლიკა ხაზს უსვამენ განიარაღების შესახებ შეთანხმებათა მნიშვნელობას ეგრობისა და საერთაშორისო უსაფრთხოებისათვის, მხარს უჭერენ ეგროპაში უშიშროებისა და თანაშრომლობის თათბრის, განსაკუთრებით უშიშროების ფორუმის ფარგლებში განიარაღების პროცესს, ურთიერთინდობისა და უშიშროების განმტკიცებას, კოფლიქტების თავიდან აცილებას.

მხარეები განსაკუთრებულ მნიშვნელობას ანიჭებენ ისეთი ზომების მიღებას, რომელთა მიზანია მასობრივი განადგურების იარაღის გაუგრაცლებლობა, ჩვეულებრივი შეიარაღების შეზღუდვა და ამ მიზნით შეთანხმებული მოქმედება საერთაშორისო თრგანიზაციებში.

საფრანგეთის რესპუბლიკა კმაყოფილებით შეხვდა საქართველოს რესპუბლიკის გადაწყვეტილებას აყთხ ბრთგული იარაღისაგან თავისუფალი ქვეყანა.

მუხლი 10

საფრანგეთის რესპუბლიკა და საქართველოს რესპუბლიკა აგითარებენ და აღრმაგებენ კონტაქტებს ხაშედრო ხეყოში ამ მიზნით

მხარეებმა რეგულარულად აწარმოებენ აზრთა გაცვლას თავიანთი თავდაცვითი კონცეფციების შესახებ.

მხარეებმა ხელს უწყობენ ურთიერთობის განვითარებას საგარეო და თავდაცვის სამინისტროებს შორის, აგრეთვე ორი ხაზულშეწყობის შეპარალელური ძალების გენერალურ შტაბებს შორის.

მუხლი 11

საქართველოს რესპუბლიკა და საფრანგეთის რესპუბლიკა განხატურებულ ყურადღებას ანიჭებენ თანამშრომლობას სოფლის მეურნეობის ენერგეტიკასა და სამეცნიერო კვლევით დარგებში.

მუხლი 12

საქართველოს რესპუბლიკა და საფრანგეთის რესპუბლიკა აფთარებენ თანამშრომლობას ეკონომიკური და სოციალური სფეროში კადრებს მომზადების საქმეში თითოეული მხარე ცდილობს თავის ტერიტორიაზე გააუმჯობესოს მეორე მხარის საწარმოებისათვის სამუშაო პირობები, განხატურებით პარდაპირი ინვესტიციებისა და კაპიტალდაბანდებისათა დაცვის მიზნით.

მხარეებმა ხელს უწყობენ ეკონომიკური ინფორმაციის ფართო გაცვლას და უზრუნველყოფენ ამ ინფორმაციის მიწოდებას ორი ქვეყნის საქმიანი და სამეცნიერო წრეების წარმომადგენელთათვის. საფრანგეთის რესპუბლიკა შეზღუდებისდაგარადა აღმოუჩენს ტექნიკურ დახმარებას საქართველოს რესპუბლიკას კადრებს მოსამზადებლად საბაზრო ეკონომიკაზე გადასვლის ხელშეწყობის მიზნით.

მუხლი 13

საქართველოს რესპუბლიკა და საფრანგეთის რესპუბლიკა ხელს უწყობენ ორი სახელმწიფოს პარლიამენტებს თანამშრომლობას.

მუხლი 14

საფრანგეთის რესპუბლიკა და საქართველოს რესპუბლიკა აფთხარებენ პირდაპირ კავშირებს ორი ქვეყნის ქალაქებსა და რეგიონებს შორის, კერძოდ ახდენენ ქალაქებს შორის დაძმობილებას ამ ხელშეკრულების დებულებათა გათვალისწინებით.

შარეუბა ხელს შეუწყობენ ორი ქვეყნის პოლიტიკურ, სოციალურ და პროფესიონალ ორგანიზაციებს შორის ურთიერთობას.

მუხლი 15

საფრანგეთის რესპუბლიკა და საქართველოს რესპუბლიკა აფთხარებენ თანამშრომლობის განათლებას, კულტურას, მეცნიერებასა და ტექნიკის სფეროში.

შარეუბა ხელს უწყობენ ორივე სახელმწიფოში კულტურული დაწესებულებების დაარსებას, თითოეული შარე შევცდება უკეთესად გააცნოს მოსახლეობას მეორე შარის მეცნიერული, ტექნიკური და კულტურული მიღწევები ამ მიზნით, გააადგილებს მეორე შარის დიიტრატურის და პრესის მიწოდებასა და გაფრკვევებს.

თითოეული შარე ცდილობს ყველა დაინტერესებულ პარს საშუალება მიეცეს შესწავლის მეორე შარის ენა, კულტურა, დიიტრატურა და ისტორია.

საფრანგეთის რესპუბლიკის და საქართველოს რესპუბლიკის ხაღბებს შორის ურთიერთგაცნობის მიზნით, შარეუბა აფთხარებენ თანამშრომლობის ინფორმაციის საშუალებათა სფეროში.

შარეუბა ხელს უწყობენ ორი სახელმწიფოს მოქალაქეთა შორის კავშირების დამყარებას, განსაკუთრებით ახალგაზრდებს შორის.

შარეუბა აგრეთვე აფთხარებენ თანამშრომლობის სპორტისა და ტურაზმის სფეროში. შარეუბა შეიმუშავებენ ერთობლივ პროგრამებს, რომლებიც განსაზღვრავენ თანამშრომლობისა და ურთიერთგაცვლის პრაიდიტულ მიმართულებებს კულტურის, მეცნიერებასა და ტექნიკის სფეროში და ადგენენ კონკრეტულ ღონისძიებებს მათი განხორციელებათვის, ხელს შეუწყობენ უნივერსიტეტებს, უმაღლესი განათლების სხვა დაწესებულებებს, სამეცნიერო კვლევით ცენტრებს, კულტურის დაწესებულებებსა და სხვა შესაბამის უწყებებს შორის პირდაპირი კავშირების დამყარებას.

მუხლი 16

საფრანგეთის რესპუბლიკა და საქართველოს რესპუბლიკა, ოთგაღისწინებენ რა გარემოს დაცვის მნიშვნელობას, მჭიდროდ თანამშრომლობენ ამ ხეჯროში და გალდებულვებს იღებენ ხელი შუეწყან შეთანხმებულ ურთიერთშედეგებს ევროპისა და მსოფლიოს მასშტაბით.

მუხლი 17

საფრანგეთის რესპუბლიკა და საქართველოს რესპუბლიკა მჭიდროდ თანამშრომლობენ საკონხული ხეჯროში მხარეები წმინდ შესაბამის ბარობებს ამ ორი ხანვლიმწიფის მოქალაქეებს შორის მამოსვლის ხელშეწყობის მიზნით.

მუხლი 18

საფრანგეთის რესპუბლიკა და საქართველოს რესპუბლიკა ხელს უწყობენ ორი ხანვლიმწიფის სამართადამცავ დაწესებულვებს შორის თანამშრომლობას, განსაკუთრებით ურთიერთდამხარვებს ხამოქალაქო სამართლის ხეჯროში.

მხარეები უწყვიან თანამშრომლობის ინტერპოლის სისტემაში ხანოუადიებრივი წესრიგის დამცველ დაწესებულვებს შორის; ერთობლივად იბრძვიან ორგანიზებულ დამნაშავეობის, ნარკოტიკებისა და კონტრაბანდის, მათ შორის ხელიწინებს ნიბუშებს უკანონოდ ეატანის წინააღმდეგ; აღრმავებენ თანამშრომლობას სავრთაშორისო ტერორიზმთან ბრძოლაში.

მუხლი 19

საფრანგეთის რესპუბლიკა და საქართველოს რესპუბლიკა თანამშრომლობენ პუმინტარული დახმარების ხეჯროში და ხელს უწყობენ უფლებამოსილ დაწესებულვებს შორის შესაბამისი ეავმარების დამყარების.

მუხლი 20

ამ ხელშეკრულების დებულებები არ ეწინააღმდეგება მხარეების მიერ მესამე ქვეყნის მიმართ აღებული გალდებულებებს და არ არის რაიმეხნამე მარკანის საპარისბაროდ მიმართულია

მუხლი 21

ეს ხელშეკრულება რატოფიკაციას ექვემდებარება და ძალიაში შევა ხარატოფიკაციო ხოვლებს გაცვლიდან ოცდაათი დღის შემდეგ.

ხელშეკრულება ადება ათი წლის გადით და ავტომატურად გაგრძელოდება ყოველი ხუთი წლის შემდეგ. თითოეული მხარეს უფლება აქვს ნებისმიერ დროს მოახდინოს ხელშეკრულების დენონსაცია მფორე მხარისადმი დაბლომატური არხებით დენონსაციას შესახებ წერილობითი შეტყობანების მეშვეობით. დენონსაცია ძალიაში შევა შემოადრინშული შეტყობანების მიღებიდან ექვსი თვის შემდეგ.

შესრულებულია ქ. პარიზში 234 წლის ანგარს ორ ვე შემპლანად, თითოეული ფრანგულ და ჭაროელ ენებზე ამასთან ორივე ტექსტს აქვს თანაბარი ძალია.

Francis Mitterand

ა. ზ. მთაბ

საფრანგეთის რესპუბლიკის
სახელით

საქართველოს რესპუბლიკის
სახელით

Edmond Ballin

Maria Vulf

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

TREATY OF UNDERSTANDING, FRIENDSHIP AND COOPERATION
BETWEEN THE FRENCH REPUBLIC AND THE REPUBLIC OF
GEORGIA

The French Republic and the Republic of Georgia,
Determined to develop a relationship of friendship and cooperation,
Convinced of the need to base their relations on trust and respect for the universal values of liberty, democracy and justice,
Recognizing the primacy of international law in relations between States,
Basing themselves on the purposes and principles of the Charter of the United Nations,
Confirming the commitments they have made under the Final Act of the Conference on Security and Cooperation in Europe and the Charter of Paris for a New Europe,
Aware that the future of relations between the two States is inextricably linked to the strengthening of peace, security and stability in Europe and Asia,
Taking into account the establishment of the European Union and its contribution to the building of a peaceful and united Europe,
Have agreed as follows:

Article 1

The French Republic and the Republic of Georgia undertake to develop with each other, in all areas, a relationship of cooperation based on mutual trust and common interest. They shall promote understanding and friendship between the French and Georgian peoples.

The two Parties shall conclude other agreements, as necessary, in order to implement the provisions of this Treaty.

Article 2

The French Republic and the Republic of Georgia shall implement their cooperation at both the bilateral and multilateral levels.

Attached to the universal values of freedom and democracy, they shall cooperate in the promotion and protection of human rights and fundamental freedoms, in particular within the competent international organizations.

They shall combine their efforts with a view to ensuring international security, preventing conflicts and guaranteeing the primacy of international law in relations between States.

Article 3

The French Republic and the Republic of Georgia shall hold regular consultations at the appropriate levels for the purpose of exchanging views on their bilateral relations and on international problems of common interest, in particular basic issues relating to security and cooperation in Europe.

The Parties shall endeavour to harmonize their positions in these areas as far as possible and, when they deem it necessary, shall take joint or concerted action.

To that end, meetings at the highest level shall be organized by agreement between the Parties. Their Ministers for Foreign Affairs shall meet at least once a year.

Working meetings between representatives of the Ministries of Foreign Affairs of the two States shall be held as necessary.

Other members of the Governments of the two States shall meet as necessary to address matters of common interest.

Article 4

In the event that a situation should arise which, in the opinion of one of the Parties, would create a threat to peace or a breach of the peace or would affect its major security interests, that Party may make a request to the other Party that consultations should be held between them on the matter without delay. The Parties shall endeavour to adopt a common position on the means to remedy the situation.

Article 5

The French Republic and the Republic of Georgia shall consult each other within the international organizations of which they are members, in particular the United Nations, with a view to harmonizing their positions as far as possible, when they deem it necessary, and ensuring the greatest possible efficiency in the implementation of the decisions taken in that context.

Article 6

The French Republic undertakes to promote the development of ties between the Republic of Georgia and the European Communities.

The commitments undertaken by the French Republic in bilateral agreements with the Republic of Georgia shall not conflict with the competency of the European Communities or the provisions adopted by their institutions.

Article 7

The French Republic and the Republic of Georgia shall cooperate closely in the context of the Conference on Security and Cooperation in Europe. The Parties shall take con-

certed action to strengthen its institutions, particularly in the legal area, in order to guarantee stability, security and the rule of law on the European continent.

In particular, they shall promote the adoption of principles that will contribute to the prevention of conflicts.

The Parties shall cooperate with each other and with other States concerned with a view to the conclusion of a treaty on European security.

Article 8

The French Republic emphasizes the importance of building the European Union, which requires the implementation of a common foreign and security policy, will help to strengthen cooperation among European States and will make an essential contribution to the stability of the continent and the entire world. The Republic of Georgia takes note of this.

Article 9

The French Republic and the Republic of Georgia, emphasizing the decisive contribution made by disarmament agreements to European and international security, shall, within the Conference on Security and Cooperation in Europe and, in particular, in the context of the Security Forum, support the process of disarmament, confidence-building, strengthening of security and conflict prevention.

The Parties attach particular importance to measures intended to avoid the proliferation of weapons of mass destruction and to the effective control of conventional weapons and shall take concerted action towards that end in international bodies.

The French Republic notes with satisfaction the decision of the Republic of Georgia to be a non-nuclear-weapon State.

Article 10

The French Republic and the Republic of Georgia shall develop and expand their contacts in the military sphere. To that end, the Parties shall hold regular exchanges of views on their concepts of defence.

They shall encourage contacts between their Ministries of Foreign Affairs and Ministries of Defence, and between the General Staffs of the armies of the two States.

Article 11

The French Republic and the Republic of Georgia shall accord special priority to the development of cooperation between them in the fields of agriculture, energy for civilian purposes and research.

Article 12

The French Republic and the Republic of Georgia shall develop cooperation in the training of participants in economic and social life.

Each Party shall endeavour to improve the conditions in its territory for the activities of companies of the other Party, in particular in the areas of direct investment and the protection of invested capital.

The Parties shall promote the broadest possible exchange of economic information and shall guarantee businessmen and scientists of the two countries access thereto.

The French Republic shall, to the extent possible, provide technical assistance to the Republic of Georgia in the training of the economic managers who are to promote the development of a market economy.

Article 13

The French Republic and the Republic of Georgia shall promote cooperation between the parliaments of the two States.

Article 14

The Parties shall encourage direct ties between cities and regions of the two countries, especially the twinning of towns, in accordance with the provisions of this Treaty.

The Parties shall facilitate cooperation between the political, social and trade union organizations of the two countries.

Article 15

The French Republic and the Republic of Georgia shall strengthen their cooperation in the fields of education, culture, science and technology.

The Parties shall encourage the creation of cultural establishments in the two States.

Each Party shall endeavour to raise awareness among its people of the scientific, technological and cultural achievements of the other Party, and, to that end, shall, inter alia, facilitate the dissemination of the other Party's books and publications.

The Parties shall endeavour to give all those interested an opportunity to study the language, culture, literature and history of the other Party.

In order to ensure greater understanding between the peoples of the French Republic and the Republic of Georgia, the Parties shall develop their cooperation with regard to the media.

The Parties shall encourage contacts between nationals of the two States, particularly between French and Georgian youth.

They shall also encourage cooperation in the fields of sports and tourism.

The Parties shall contribute to the drawing up of joint programmes setting the priorities for their cooperation and exchanges in the fields of culture, science and technology and de-

fining the practical modalities for their implementation with the participation of the competent administrations of the two countries. The Parties shall promote direct contacts between universities, colleges, research centres and cultural institutions of the two States.

Article 16

The French Republic and the Republic of Georgia, aware of the importance of environmental protection, shall cooperate closely in that field and undertake to promote the development of concerted action at the European and international levels.

Article 17

The French Republic and the Republic of Georgia shall expand their cooperation in the consular field.

The Parties shall establish appropriate conditions to facilitate the movement of their nationals between the two States.

Article 18

The French Republic and the Republic of Georgia shall promote cooperation between the judicial institutions of the two States, particularly in the area of mutual assistance in civil matters.

The Parties shall organize cooperation between agencies responsible for public security, particularly within the International Criminal Police Organization (Interpol), to combat organized crime, illicit drug trafficking and smuggling, including illicit trafficking in works of art. They shall endeavour to establish appropriate cooperation to combat international terrorism.

Article 19

The French Republic and the Republic of Georgia shall engage in cooperation in the humanitarian sphere, particularly by encouraging contacts between the competent bodies.

Article 20

The provisions of this Treaty shall in no way affect the obligations entered into by the Parties with regard to third States and are not directed against any such State.

Article 21

This Treaty shall be subject to ratification and shall enter into force thirty days after the exchange of the instruments of ratification.

This Treaty is concluded for a period of ten years. It shall be automatically extended for successive five-year periods. Either Party may denounce this Treaty at any time by

sending written notification thereof to the other Party through the diplomatic channel. The denunciation shall take effect six months after the date of receipt of such notification.

Done at Paris on 21 January 1994, in duplicate in the French and Georgian languages, both texts being equally authentic.

For the French Republic:
President of the French Republic
FRANÇOIS MITTERRAND

Prime Minister
EDOUARD BALLADUR

Minister for Foreign Affairs
ALAIN JUPPÉ

For the Republic of Georgia:
Chairman of Parliament
Head of State
EDOUARD CHEVARDNADZE

No. 36559

**France
and
China**

Agreement between the Government of the French Republic and the Government of the People's Republic of China on cooperation in civil service matters. Beijing, 18 January 1999

Entry into force: *1 June 1999, in accordance with article 8*

Authentic texts: *French and Chinese*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *France, 3 April 2000*

**France
et
Chine**

Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République populaire de Chine en matière de coopération dans le domaine de la fonction publique. Beijing, 18 janvier 1999

Entrée en vigueur : *1er juin 1999, conformément à l'article 8*

Textes authentiques : *français et chinois*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *France, 3 avril 2000*

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE
EN MATIÈRE DE COOPÉRATION DANS LE DOMAINE DE LA
FONCTION PUBLIQUE

Le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de la République Populaire de Chine, ci-après désignés « les parties »,

Désireux de promouvoir et de développer les échanges et la coopération dans le domaine de la fonction publique sur la base de l'égalité, de la réciprocité et des intérêts mutuels entre les deux parties,

Sont convenus de ce qui suit :

Article Premier

Les parties assurent le développement de la coopération et des échanges bilatéraux dans le domaine de la fonction publique, en vertu des lois et règlements en vigueur dans chacun des États.

Article 2

Les actions de coopération découlant du présent Accord peuvent prendre la forme de :

1. Visites échangées au niveau ministériel.
2. Missions professionnelles d'étude.
3. Échanges d'experts pour assurer des actions de formation.
4. Accueil des stagiaires.
5. Organisation de séminaires.
6. Recherches conjointes sur des sujets d'intérêt commun.
7. Échanges de documentation et de publications.
8. Autres formes de coopération convenues par les deux parties.

Article 3

Les thèmes qui peuvent être développés dans le cadre du présent Accord sont :

1. L'organisation et le fonctionnement de la fonction publique.
2. La gestion des ressources humaines dans le secteur public.
3. Les collectivités locales.
4. Le contrôle de l'administration.
5. La modernisation de l'administration.

6. La recherche en sciences administratives.
7. Autres thèmes de coopération convenus par les deux parties.

Article 4

Chaque partie désigne et notifie à l'autre partie, par voie diplomatique, les administrations chargées de la mise en oeuvre du présent Accord.

Article 5

1. Afin de mettre en application le présent Accord, les deux parties conviennent de créer un Groupe de travail mixte dans le domaine de la Fonction publique, qui est habilité à traiter des projets de coopération franco-chinoise dans le domaine de la fonction publique. Ce Groupe se réunit chaque année, au début de l'automne, alternativement dans chacun des États.

2. Ce Groupe de travail sera chargé :

- de coordonner l'ensemble des actions de coopération menées dans le cadre de l'application du présent Accord,
- d'évaluer l'ensemble des actions de coopération menées dans le cadre de l'application du présent Accord,
- d'établir un programme annuel de travail en fonction des priorités des deux parties,
- de déterminer les conditions de mise en oeuvre des projets retenus.

3. Les actions de coopération découlant des accords particuliers de coopération administrative, conclus à ce jour entre établissements de formation des deux États, sont examinées et adoptées par le Groupe de travail mixte prévu à l'alinéa précédent.

4. Le Groupe de travail mixte comprend des représentants des parties.

5. Les frais inhérents à la réunion du Groupe de travail mixte seront pris en charge respectivement par les deux parties : les frais de transports internationaux et de séjour des participants du Groupe de travail sont supportés par le pays d'envoi. Le pays d'accueil facilite le bon déroulement du séjour de la délégation du pays d'envoi et supporte les frais d'organisation matérielle des réunions selon un principe de réciprocité.

6. Les projets retenus dans le cadre de l'exécution du présent Accord sont exécutés dans la limite des ressources budgétaires des deux parties.

Article 6

Les différends portant sur l'interprétation et l'application du présent Accord seront réglés par les administrations visées à l'Article 4 au moyen de consultation. Les différends qui ne seront pas ainsi résolus le seront par voie diplomatique.

Article 7

Toute modification du présent Accord doit être convenue entre les parties par écrit et par voie diplomatique et prend effet conformément aux stipulations de l'Article 8 régissant l'entrée en vigueur.

Article 8

Le présent Accord prend effet le premier jour du deuxième mois après la notification réciproque par les deux parties de l'accomplissement des procédures légales dans leurs pays respectifs.

Le présent Accord est conclu pour une durée de cinq ans et sera prorogé par tacite reconduction pour une nouvelle durée de cinq ans et ainsi de suite, sauf si l'une des parties notifie à l'autre partie, par écrit et six mois avant l'expiration de la période de validité en cours, l'intention de le dénoncer.

Fait à Pékin, le 18 janvier 1999, en deux originaux, chacun en langue française et en langue chinoise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République Française :

EMILE ZUCCARELLI

Pour le Gouvernement de la République Populaire de Chine :

DONG DEFU

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

法兰西共和国政府和中华人民共和国 政府关于公务员制度的合作协定

法兰西共和国政府和中华人民共和国政府(以下简称“双方”),为促进和发展双方在平等、互惠、互利的基础上开展公务员制度的交流与合作,达成如下合作协定:

第一条

双方将遵循各自国家现行的法律和法规,开展在公务员制度领域的双边交流与合作。

第二条

本协定范围内的合作将采取以下形式:

- (一) 部级互访;
- (二) 专业考察团;
- (三) 互派专家讲学;
- (四) 接待实习生;
- (五) 举办研讨会;
- (六) 双方就共同感兴趣的专题开展研究;
- (七) 交换资料和刊物;
- (八) 双方同意的其它合作形式。

第三条

本协定范围内的合作将包括下述内容:

- (一) 公职部门的组织机构和运行;
- (二) 公共部门的人力资源管理;

- (三) 地方行政单位;
- (四) 对行政部门的监督;
- (五) 行政部门的现代化;
- (六) 行政科学研究;
- (七) 双方同意的其它合作内容。

第四条

双方将指定各自负责执行本协定的行政机构,并通过外交途径通知对方。

第五条

一、为执行本协定,双方同意成立公职部门的混合工作小组。该小组负责处理中法在公务员制度方面的合作项目。混合工作小组每年初秋召开一次会议。会议在两国轮流举行。

二、混合工作小组的职责包括:

- (一) 对实施本协定中所涉及的各项合作活动进行协调;
- (二) 评估实施本协定而进行的各项合作活动;
- (三) 双方根据各自优先考虑项目制定年度合作计划;
- (四) 确定合作项目条件。

三、两国培训机构已签订的行政合作协议范围内的各项合作活动将由本条第二款提及的混合工作小组负责审查和通过。

四、混合工作小组由双方代表组成。

五、混合工作小组的会议费用由双方承担;派遣方负担该方工作小组成员的国际旅费和逗留期间费用。接待方将为派遣方代表团的生活提供便利,并按照互惠原则负责有关会议费用。

六、实施本协定范围内的合作项目应在双方预算资金允许的范围内进行。

第六条

对本协定的解释和执行而出现的分歧将由第四条所指的行政

机构通过协商解决。不能解决的分歧将通过外交途径解决。

第七条

本协定的修改需经双方通过外交途径书面同意，并按第八条有关生效条款规定生效。

第八条

本协议自双方完成各自国内法律程序并相互通知之日的下一个月的第一天起生效。

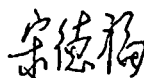
本协议有效期五年。除非任何一方在有效期满前六个月以书面形式通知另一方终止本协议，本协议将自动延长五年，并依此法顺延。

本协议于一九九九年一月十八日在北京签订，一式两份，每份均用中文和法文写成，两种文本同等作准。

法兰西共和国政府
代 表



中华人民共和国政府
代 表



[TRANSLATION -- TRADUCTION]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FRENCH
REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF THE PEOPLE'S REPUBLIC
OF CHINA ON COOPERATION IN CIVIL SERVICE MATTERS

The Government of the French Republic and the Government of the People's Republic of China, hereinafter referred to as "the Parties",

Desiring to promote and develop exchanges and cooperation in civil service matters based on equality, reciprocity and the mutual interests of both Parties,

Have agreed on the following:

Article 1

The Parties shall ensure the development of cooperation and bilateral exchanges in civil service matters, in accordance with the laws and regulations in effect in each of the States.

Article 2

Cooperation activities arising out of this Agreement may take the form of :

1. Exchange of visits at the ministerial level.
2. Professional study missions.
3. Exchanges of experts for training purposes.
4. Internships.
5. Organization of seminars.
6. Joint research on subjects of mutual interest.
7. Exchanges of documentation and publications.
8. Other forms of cooperation agreed by the two Parties.

Article 3

The topics which may be developed within the framework of this Agreement are:

1. Organization and functioning of the civil service.
2. Human resources management in the public sector.
3. Local authorities.
4. Monitoring of the civil service.
5. Modernization of the civil service.
6. Research in administrative sciences.
7. Other cooperation topics agreed by the two Parties.

Article 4

Each Party shall designate the authorities responsible for implementation of this Agreement and notify the other Party accordingly through the diplomatic channel.

Article 5

1. For the purposes of the implementation of this Agreement, the two Parties agree to establish a joint working group on the civil service to deal with French-Chinese cooperation projects concerning the civil service. The group shall meet in early autumn each year, alternately in each of the States.

2. The working group shall be responsible for:

- Coordination of all cooperation activities under this Agreement,
- Evaluation of all cooperation activities under this Agreement,
- Establishment of an annual programme of work reflecting the priorities of the two Parties,
- Arrangements for the implementation of projects selected.

3. Cooperation activities arising out of specific administrative cooperation agreements concluded previously between training institutions of the two States shall be reviewed and adopted by the joint working group mentioned above.

4. The joint working group shall be composed of representatives of the Parties.

5. Costs relating to meetings of the joint working group shall be borne by the two Parties as follows: the costs of international transportation and accommodation for working group participants shall be borne by the sending country. The host country shall facilitate the smooth organization of the visit by the sending country's delegation and shall bear the cost of organizing the meetings, based on the principle of reciprocity.

6. Projects selected within the framework of the implementation of this Agreement shall be executed within the limits of the budgetary resources available to the two Parties.

Article 6

Disputes regarding the interpretation and implementation of this Agreement shall be settled by the authorities mentioned in article 4 through consultation. Disputes not resolved in that manner shall be resolved through the diplomatic channel.

Article 7

Any amendment to this Agreement must be accepted by the Parties in writing and through the diplomatic channel and shall take effect in accordance with the provisions of article 8 concerning entry into force.

Article 8

This Agreement shall take effect on the first day of the second month following mutual notification by the two Parties that the required legal procedures in their respective countries have been completed.

This Agreement shall remain in effect for a period of five years automatically renewable for subsequent five-year periods, unless one of the Parties notifies the other Party in writing, six months before the expiry of the current period of validity, of its intention to terminate this Agreement.

Done at Beijing on 18 January 1999, in two originals, in the French and Chinese languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the French Republic:

EMILE ZUCCARELLI

For the Government of the People's Republic of China:

DONG DEFU

No. 36560

**France
and
Republic of Moldova**

Agreement between the Government of the French Republic and the Government of the Republic of Moldova on the reciprocal promotion and protection of investments. Paris, 8 September 1997

Entry into force: *3 November 1999, in accordance with article 11*

Authentic texts: *French and Moldovan*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *France, 3 April 2000*

**France
et
République de Moldova**

Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Moldova sur l'encouragement et la protection réciproques des investissements. Paris, 8 septembre 1997

Entrée en vigueur : *3 novembre 1999, conformément à l'article 11*

Textes authentiques : *français et moldave*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *France, 3 avril 2000*

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE MOLDAVIE SUR
L'ENCOURAGEMENT ET LA PROTECTION RÉCIPROQUES DES
INVESTISSEMENTS

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Moldavie, ci-après dénommés "les Parties contractantes",

Désireux de renforcer la coopération économique entre les deux Etats et de créer des conditions favorables pour les investissements français en Moldavie et moldaves en France,

Persuadés que l'encouragement et la protection de ces investissements sont propres à stimuler les transferts de capitaux et de technologie entre les deux pays, dans l'intérêt de leur développement économique,

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1. Définitions

Pour l'application du présent accord :

1. Le terme "investissement" désigne tous les avoirs, tels que les biens, droits et intérêts de toutes natures et, plus particulièrement mais non exclusivement :

a) les biens meubles et immeubles, ainsi que tous autres droits réels tels que les hypothèques, privilèges, usufruits, cautionnements et tous droits analogues ,

b) les actions, primes d'émission et autres formes de participation, même minoritaires ou indirectes, aux sociétés constituées sur le territoire de l'une des Parties contractantes ,

c) les obligations, créances et droits à toutes prestations ayant valeur économique,

d) les droits de propriété intellectuelle, commerciale et industrielle tels que les droits d'auteur, les brevets d'invention, les licences, les marques déposées, les modèles et maquettes industrielles, les procédés techniques, le savoir-faire, les noms déposés et la clientèle,

e) les concessions accordées par la loi ou en vertu d'un contrat, notamment les concessions relatives à la prospection, la culture, l'extraction ou l'exploitation de richesses naturelles, y compris celles qui se situent dans la zone maritime des Parties contractantes.

Il est entendu que lesdits avoirs doivent être ou avoir été investis conformément à la législation de la Partie contractante sur le territoire ou dans la zone maritime de laquelle l'investissement est effectué, avant ou après l'entrée en vigueur du présent accord.

Toute modification de la forme d'investissement des avoirs n'affecte pas leur qualification d'investissement, à condition que cette modification ne soit pas contraire à la législation de la Partie contractante sur le territoire ou dans la zone maritime de laquelle l'investissement est réalisé.

2. Le terme de "nationaux" désigne les personnes physiques possédant la nationalité de l'une des Parties contractantes.

3. Le terme de "sociétés" désigne toute personne morale constituée sur le territoire de l'une des Parties contractantes, conformément à la législation de celle-ci et y possédant son siège social, ou contrôlée directement ou indirectement par des nationaux de l'une des Parties contractantes, ou par des personnes morales possédant leur siège social sur le territoire de l'une des Parties contractantes et constituées conformément à la législation de celle-ci.

4. Le terme de "revenus" désigne toutes les sommes produites par un investissement telles que bénéfices, redevances ou intérêts, durant une période donnée.

Les revenus de l'investissement et, en cas de réinvestissement, les revenus de leur réinvestissement jouissent de la même protection que l'investissement.

5. Le présent accord s'applique au territoire de chacune des Parties contractantes ainsi qu'à la zone maritime de chacune des Parties contractantes, ci-après définie comme la zone économique et le plateau continental qui s'étendent au-delà de la limite des eaux territoriales de chacune des Parties contractantes et sur lesquels elles ont, en conformité avec le Droit international, des droits souverains et une juridiction aux fins de prospection, d'exploitation et de préservation des ressources naturelles

Article 2. Encouragement et admission des investissements

Chacune des Parties contractantes admet et encourage, dans le cadre de sa législation et des dispositions du présent accord, les investissements effectués par les nationaux et sociétés de l'autre Partie sur son territoire et dans sa zone maritime.

Article 3. Traitement juste et équitable

Chacune des Parties contractantes s'engage à assurer, sur son territoire et dans sa zone maritime, un traitement juste et équitable, conformément aux principes du Droit international, aux investissements des nationaux et sociétés de l'autre Partie et à faire en sorte que l'exercice du droit ainsi reconnu à un traitement juste et équitable ne soit entravé ni en droit, ni en fait. En particulier, bien que non exclusivement, sont considérées comme des entraves de droit ou de fait au traitement juste et équitable, toute restriction à l'achat et au transport de matières premières et de matières auxiliaires, d'énergie et de combustibles, ainsi que de moyens de production et d'exploitation de tout genre, toute entrave à la vente et au transport des produits à l'intérieur du pays et à l'étranger, ainsi que toutes autres mesures ayant un effet analogue.

Les Parties contractantes examineront avec bienveillance, dans le cadre de leur législation interne, les demandes d'entrée et d'autorisation de séjour, de travail, et de circulation introduites par des nationaux d'une Partie contractante, au titre d'un investissement réalisé sur le territoire ou dans la zone maritime de l'autre Partie contractante.

Article 4. Traitement national et traitement de la Nation la plus favorisée

Chaque Partie contractante applique, sur son territoire et dans sa zone maritime, aux nationaux ou sociétés de l'autre Partie, en ce qui concerne leurs investissements et activités liées à ces investissements, un traitement non moins favorable que celui accordé à ses nationaux ou sociétés, ou le traitement accordé aux nationaux ou sociétés de la Nation la plus favorisée, si celui-ci est plus avantageux. A ce titre, les nationaux autorisés à travailler sur le territoire et dans la zone maritime de l'une des Parties contractantes doivent pouvoir bénéficier des facilités matérielles appropriées pour l'exercice de leurs activités professionnelles.

Ce traitement ne s'étend toutefois pas aux privilèges qu'une Partie contractante accorde aux nationaux ou sociétés d'un Etat tiers, en vertu de sa participation ou de son association à une zone de libre échange, une union douanière, un marché commun ou toute autre forme d'organisation économique régionale.

Les dispositions de cet Article ne s'appliquent pas aux questions fiscales.

Article 5. Dépossession et indemnisation

1. Les investissements effectués par des nationaux ou sociétés de l'une ou l'autre des Parties contractantes bénéficient, sur le territoire et dans la zone maritime de l'autre Partie contractante, d'une protection et d'une sécurité pleines et entières.

2. Les Parties contractantes ne prennent pas de mesures d'expropriation ou de nationalisation ou toutes autres mesures dont l'effet est de déposséder, directement ou indirectement, les nationaux et sociétés de l'autre Partie des investissements leur appartenant, sur leur territoire et dans leur zone maritime, si ce n'est pour cause d'utilité publique et à condition que ces mesures ne soient ni discriminatoires, ni contraires à un engagement particulier.

Toutes les mesures de dépossession qui pourraient être prises doivent donner lieu au paiement d'une indemnité prompte et adéquate dont le montant, égal à la valeur réelle des investissements concernés, doit être évalué par rapport à une situation économique normale et antérieure à toute menace de dépossession.

Cette indemnité, son montant et ses modalités de versement sont fixés au plus tard à la date de la dépossession. Cette indemnité est effectivement réalisable, versée sans retard et librement transférable. Elle produit, jusqu'à la date de versement, des intérêts calculés au taux d'intérêt de marché approprié.

3. Les nationaux ou sociétés de l'une des Parties contractantes dont les investissements auront subi des pertes dues à la guerre ou à tout autre conflit armé, révolution, état d'urgence national ou révolte survenu sur le territoire ou dans la zone maritime de l'autre Partie contractante, bénéficieront, de la part de cette dernière, d'un traitement non moins favorable que celui accordé à ses propres nationaux ou sociétés ou à ceux de la Nation la plus favorisée.

Article 6. Libre transfert

Chaque Partie contractante, sur le territoire ou dans la zone maritime de laquelle des investissements ont été effectués par des nationaux ou sociétés de l'autre Partie contractante, accorde à ces nationaux ou sociétés le libre transfert:

- a) des intérêts, dividendes, bénéfices et autres revenus courants ,
- b) des redevances découlant des droits incorporels désignés au paragraphe 1, lettres d) et e) de l'Article 1 ,
- c) des versements effectués pour le remboursement des emprunts régulièrement contractés ,
- d) du produit de la cession ou de la liquidation totale ou partielle de l'investissement, y compris les plus-values du capital investi ,
- e) des indemnités de dépossession ou de perte prévues à l'Article 5, paragraphes 2 et 3 ci-dessus.

Les nationaux de chacune des Parties contractantes qui ont été autorisés à travailler sur le territoire ou dans la zone maritime de l'autre Partie contractante, au titre d'un investissement agréé, sont également autorisés à transférer dans leur pays d'origine une quotité appropriée de leur rémunération.

Les transferts visés aux paragraphes précédents sont effectués sans retard au taux de change normal officiellement applicable à la date du transfert.

*Article 7. Règlement des différends entre un investisseur
et une Partie contractante*

Tout différend relatif aux investissements entre l'une des Parties contractantes et un national ou une société de l'autre Partie contractante est réglé à l'amiable entre les deux parties concernées.

Si un tel différend n'a pas pu être réglé dans un délai de six mois à partir du moment où il a été soulevé par l'une ou l'autre des parties au différend, il est soumis à la demande de l'une ou l'autre de ces parties à l'arbitrage du Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements (C.I.R.D.I) créé par la Convention pour le règlement des différends relatifs aux investissements entre Etats et ressortissants d'autres Etats, signée à Washington le 18 mars 1965.

Article 8. Garantie et subrogation

1. Dans la mesure où la réglementation de l'une des Parties contractantes prévoit une garantie pour les investissements effectués à l'étranger, celle-ci peut être accordée, dans le cadre d'un examen cas par cas, à des investissements effectués par des nationaux ou sociétés de cette Partie sur le territoire ou dans la zone maritime de l'autre Partie.

2. Les investissements des nationaux et sociétés de l'une des Parties contractantes sur le territoire ou dans la zone maritime de l'autre Partie ne pourront obtenir la garantie visée à l'alinéa ci-dessus que s'ils ont, au préalable, obtenu l'agrément de cette dernière Partie.

3. Si l'une des Parties contractantes, en vertu d'une garantie donnée pour un investissement réalisé sur le territoire ou dans la zone maritime de l'autre Partie, effectue des versements à l'un de ses nationaux ou à l'une de ses sociétés, elle est, de ce fait, subrogée dans les droits et actions de ce national ou de cette société.

4. Lesdits versements n'affectent pas les droits du bénéficiaire de la garantie à recourir au C.I.R.D.I. ou à poursuivre les actions introduites devant lui jusqu'à l'aboutissement de la procédure.

Article 9. Engagement spécifique

Les investissements ayant fait l'objet d'un engagement particulier de l'une des Parties contractantes à l'égard des nationaux et sociétés de l'autre Partie contractante sont régis, sans préjudice des dispositions du présent accord, par les termes de cet engagement dans la mesure où celui-ci comporte des dispositions plus favorables que celles qui sont prévues par le présent accord.

Article 10. Règlement des différends entre Parties contractantes

1. Les différends relatifs à l'interprétation ou à l'application du présent accord doivent être réglés, si possible, au moyen de consultations directes entre les Parties contractantes.

2. Si dans un délai de six mois à partir du moment où il a été soulevé par l'une ou l'autre des Parties contractantes, le différend n'est pas réglé, il est soumis, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, à un tribunal d'arbitrage.

3. Ledit tribunal sera constitué pour chaque cas particulier de la manière suivante : chaque Partie contractante désigne un membre, et les deux membres désignent, d'un commun accord, un ressortissant d'un Etat tiers qui est nommé Président du tribunal par les deux Parties contractantes. Tous les membres doivent être nommés dans un délai de deux mois à compter de la date à laquelle une des Parties contractantes a fait part à l'autre Partie contractante de son intention de soumettre le différend à arbitrage.

4. Si les délais fixés au paragraphe 3 ci-dessus n'ont pas été observés, l'une ou l'autre Partie contractante, en l'absence de tout autre accord, invite le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies à procéder aux désignations nécessaires. Si le Secrétaire général est ressortissant de l'une ou l'autre Partie contractante ou si, pour une autre raison, il est empêché d'exercer cette fonction, le Secrétaire général adjoint le plus ancien et ne possédant pas la nationalité de l'une des Parties contractantes procède aux désignations nécessaires.

5. Le tribunal d'arbitrage prend ses décisions à la majorité des voix. Ces décisions sont définitives et exécutoires de plein droit pour les Parties contractantes.

Le tribunal fixe lui-même son règlement. Il interprète la sentence à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante. A moins que le tribunal n'en dispose autrement, compte

tenu de circonstances particulières, les frais de la procédure arbitrale, y compris les vacations des arbitres, sont répartis également entre les Parties contractantes.

Article 11. Entrée en vigueur et durée

Chacune des Parties notifiera à l'autre l'accomplissement des procédures internes requises pour l'entrée en vigueur du présent accord, qui prendra effet un mois après le jour de la réception de la dernière notification.

L'accord est conclu pour une durée initiale de dix ans. Il restera en vigueur après ce terme, à moins que l'une des Parties ne le dénonce par la voie diplomatique avec préavis d'un an.

En cas de dénonciation du présent accord, les investissements effectués pendant qu'il était en vigueur continueront de bénéficier de la protection de ses dispositions pendant une période supplémentaire de vingt ans.

Fait à Paris le 8 septembre 1997 en deux originaux, chacun en langue française et en langue moldave, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République française :

PIERRE MOSCOVICI

Pour le Gouvernement de la République de Moldavie :

NICOLAS TABACARU

[MOLDOVAN TEXT — TEXTE MOLDOVE]

ACORD
ÎNTRE
GUVERNUL REPUBLICII FRANCEZE
ȘI
GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA
PRIVIND ÎNCURAJAREA ȘI PROTEJAREA RECIPROCĂ
A INVESTIȚIILOR

Guvernul Republicii Franceze și Guvernul Republicii Moldova,
denumite în continuare "Părți contractante",

Dorind să consolideze cooperarea economică dintre cele două
State și să creeze condiții favorabile pentru investițiile franceze în
Moldova și pentru cele moldovenești în Franța,

Recunoscând că încurajarea și protejarea acestor investiții sînt
convenabile pentru stimularea transferurilor de capital și de tehnologie
între cele două țări, în interesul dezvoltării lor economice,

Au convenit asupra următoarelor dispoziții:

ARTICOLUL I Definiții

Întru aplicarea prezentului Acord:

1. Termenul "investiții" desemnează toată averea, așa ca bunurile,
drepturile și toate felurile de interese și în particular, dar nu exclusiv:

a) bunurile mobile și imobile, precum și toate celelalte drepturi
reale așa ca ipotecile, privilegiile, uzufructurile, garanțiile și toate
drepturile analogice;

b) acțiunile, primele de emisie și celelalte forme de participare,
chiar minoritare sau indirecte, în societățile constituite în teritoriul uneia
dintre Părțile contractante;

c) obligațiunile, creanțele și drepturile la toate prestațiile, care au
valoare economică;

d) drepturile de proprietate intelectuală, comercială și industrială,
așa ca drepturile de autor, brevetele de invenție, licențele, mărcile
depusă, modelele și machetele industriale, procedeele tehnice, know-
how-ul, numele depuse și goodwill-ul;

e) concesiunile acordate prin lege sau în virtutea unui contract,
îndeosebi concesiunile legate de cercetarea, cultivarea, extragerea sau
exploatarea resurselor naturale, inclusiv cele care se află în spațiul
maritim al Părților contractante.

Se subînțelege că averea numită trebuie să fie sau a fost investită în conformitate cu legislația acelei Părți contractante, pe teritoriul sau în spațiul maritim al căreia a fost efectuată investiția, înainte sau după intrarea în vigoare a prezentului Acord.

Orice modificare a formei investiției de avere nu afectează calificarea ei ca investiție, cu condiția că această modificare nu este contrară legislației Părții contractante pe teritoriul sau în spațiul maritim al căreia este realizată investiția.

2. Termenul "cetățeni" desemnează persoanele fizice, care posedă cetățenia uneia dintre Părțile contractante.

3. Termenul "societăți" desemnează toate persoanele juridice, constituite în teritoriul uneia dintre Părțile contractante, în conformitate cu legislația acesteia și posedă sediu social al său sau controlate direct sau indirect de către cetățenii uneia dintre Părțile contractante sau de către persoanele juridice, ce posedă sediul lor social în teritoriul uneia dintre Părțile contractante și sunt constituite conform legislației acesteia.

4. Termenul "venituri" desemnează toate valorile produse de către o investiție, așa ca beneficiile, obligațiile sau interesele, pe parcursul unei perioade date.

Veniturile din investiție și, în caz de reinvestire, veniturile de la reinvestirea acestora, se bucură de aceeași protecție ca și investițiile.

5. Prezentul Acord se aplică pe teritoriul fiecărei Părți contractante, precum și pentru spațiul maritim al fiecărei Părți contractante, în continuare definit ca zonă economică și platou continental, care se întinde dincolo de limita apelor teritoriale ale fiecărei Părți contractante și asupra cărora acestea își exercită drepturile suverane și jurisdicția, în conformitate cu Dreptul internațional în scopuri de cercetare, exploatare și ocrotire a resurselor naturale.

ARTICOLUL 2

Încurajarea și admiterea investițiilor

Fiecare dintre Părțile contractante admite și încurajează, în cadrul legislației și prevederilor prezentului Acord, investițiile efectuate de cetățenii și societățile celeilalte Părți contractante pe teritoriul și spațiul său maritim.

ARTICOLUL 3

Tratamentul just si echitabil

Fiecare Parte contractantă se angajează să asigure pe teritoriul și în spațiul său maritim, conform principiilor Dreptului internațional, un tratament just și echitabil investițiilor cetățenilor și societăților celeilalte Părți contractante și de a face astfel ca exercitarea dreptului astfel recunoscut pentru un tratament just și echitabil să nu fie împiedicată nici *de jure* nici *de facto*. În particular, dar nu exclusiv sunt considerate ca obstacole *de jure* sau *de facto* pentru un tratament just și echitabil, toate restricțiile la cumpărarea și transportarea materiilor prime și auxiliare, energiei și combustibilului, precum și mijloacele de producție și de exploatare de toate felurile, toate obstacolele în vânzarea și transportarea produselor în interiorul țării și în străinătate, precum și alte măsuri cu efect analogic.

Părțile contractante vor examina cu bunăvoință, în cadrul legislației naționale, cererile de intrare și autorizare pentru aflare, muncă și deplasare, prezentate de cetățenii unei Părți contractante, în virtutea dreptului unei investiții realizate pe teritoriul sau în spațiul maritim al celeilalte Părți contractante.

ARTICOLUL 4

Tratamentul național și tratamentul de națiune cea mai favorizată

Fiecare Parte contractantă aplică, pe teritoriul său și în spațiul său maritim, pentru cetățenii sau societățile celeilalte Părți, în ceea ce privește investițiile lor și activitățile legate de aceste investiții, un tratament nu mai puțin favorabil decât cel acordat cetățenilor și societăților lor sau un tratament acordat cetățenilor sau societăților națiunii celei mai favorizate, dacă acesta este mai avantajos. În acest context, cetățenii autorizați de a lucra pe teritoriul și în spațiul maritim al uneia dintre Părțile contractante trebuie să poată beneficia de facilitățile materiale apropiate pentru exercitarea activității lor profesionale.

Acest tratament nu se răsfringe asupra privilegiilor, pe care o Parte contractantă le acordă cetățenilor și societăților unui tert Stat, în virtutea participării sau asocierii sale la o zonă de comerț liber, uniune vamală, piață comună sau la toate celelalte forme de organizare economică regională.

Prevederile acestui Articol nu se aplică față de chestiunile fiscale.

ARTICOLUL 5

Deposedarea și indemnizarea

1. Investițiile efectuate de către cetățenii sau societățile unei sau altei Părți contractante beneficiază, pe teritoriul și în spațiul maritim al celeilalte Părți contractante, de protecție și securitate deplină și totală.

2. Părțile contractante nu vor întreprinde măsuri de expropriere sau naționalizare sau orice alte măsuri cu efect de deposedare, în mod direct sau indirect, investițiilor ce aparțin cetățenilor și societăților celeilalte Părți contractante, pe teritoriul și în spațiul său maritim, dacă acestea nu sunt introduse într-un scop de interes public și cu condiția să nu fie discriminatorii sau contrare unui angajament particular.

Toate măsurile de deposedare, care vor putea fi întreprinse, trebuie să fie garantate cu plata unei indemnizații prompte și adecvate a cărei sumă totală, egală cu valoarea reală a investițiilor în cauză, să fie evaluată în raport cu situația economică normală și anterioară oricărei primejdii de deposedare.

Această indemnizație, suma sa totală și modalitățile sale de plată vor fi fixate ulterior datei deposedării. Această indemnizație va fi efectiv realizabilă, plătită fără întârzieri și liber transferabilă. Ea include dobînda calculată la cursul de piață apropiat pînă la data plății.

3. Cetățenii sau societățile uneia dintre Părțile contractante, a căror investiții vor avea de suferit pierderi din cauza unui război sau oricărui alt conflict armat, revoluții, stări de urgență națională sau revolte survenite pe teritoriul sau în spațiul maritim al celeilalte Părți contractante, vor beneficia din partea ultimei de un tratament nu mai puțin favorabil decît cel acordat propriilor săi cetățeni sau societăți, sau decît cel acordat națiunii celei mai favorizate.

ARTICOLUL 6

Transferul liber

Fiecare Parte contractantă, pe teritoriul sau în spațiul maritim al căreia a fost efectuată investiția de cetățenii sau societățile celeilalte Părți contractante, acordă acestor cetățeni sau societăți transferul liber al:

- a) dobînzilor, dividendelor, beneficiilor și altor venituri curente;
- b) îndatoririlor derivate din drepturile imateriale specificate în paragraful 1, punctele d) și e) ale Articolului 1;
- c) plăților efectuate pentru rambursarea împrumuturilor regulare contractate;
- d) venitului din cesiune sau din lichidarea totală, sau parțială a investiției, inclusiv plus-valoarea capitalului investit;
- e) indemnizărilor pentru deposedare sau pierdere, prevăzute în Articolul 5 și paragrafele 2 și 3 menționate mai sus.

Cetățenii fiecărei Părți contractante, care au fost autorizați să lucreze pe teritoriul sau în spațiul maritim a celeilalte Părți contractante, în virtutea unei investiții convenite, sunt în aceeași măsură autorizați de a transfera în țara lor de origine o parte apropiată din remunerarea lor.

Transferurile menționate în paragrafele precedente vor fi efectuate fără întârzieri, la rata de schimb normală oficial aplicată la data transferului.

ARTICOLUL 7

Reglementarea diferendelor dintre un investitor și o Parte contractantă

Orice diferend dintre o Parte contractantă și un cetățean sau o societate a celeilalte Părți contractante, referitor la investiții, va fi soluționat amical între cele două părți implicate.

Dacă un astfel de diferend nu poate fi soluționat în termen de șase luni din momentul cînd el a fost inițiat de una din părți la diferend, acesta este supus la cererea uneia dintre părți pentru arbitraj Centrului Internațional pentru Reglementarea Diferendelor Relative la Investiții (C.I.R.D.I.), creat prin Convenția pentru reglementarea diferendelor relative la investiții dintre State și cetățenii altor State, semnată la Washington, la 18 martie 1965.

ARTICOLUL 8 Garanția și subrogarea

1. În măsura, în care reglementările uneia dintre Părțile contractante prevede o garanție pentru investițiile efectuate în străinătate, aceasta poate fi acordată, în cadrul unei examinări a fiecărui caz în parte, investițiilor efectuate de cetățenii sau societățile acestei Părți contractante pe teritoriul sau în zona maritimă a celeilalte Părți contractante.

2. Investițiile cetățenilor și societăților uneia dintre Părțile contractante pe teritoriul sau în spațiu maritim a celeilalte Părți contractante nu vor putea obține o garanție vizată în alineatul menționat mai sus, fără obținerea, în prealabil, a acordului ultimei Părți contractante.

3. Dacă o Parte contractantă, în virtutea unei garanții acordate unei investiții realizate pe teritoriul sau în spațiu maritim a celeilalte Părți contractante, efectuează plăți unuia dintre cetățenii săi sau uneia dintre societățile sale, ea va fi, prin aceasta, subrogată în drepturile și acțiunile acestui cetățean sau ale acestei societăți.

4. Plățile susmenționate nu afectează drepturile beneficiarului de garanție de a recurge la C.I.R.D.I. sau de a continua acțiunile inițiate în acesta până la realizarea procedurii.

ARTICOLUL 9 Angajamente specifice

Investițiile, care sunt obiectul unui angajament particular al uneia dintre Părțile contractante, în ceea ce privește cetățenii și societățile celeilalte Părți contractante, sunt guvernate, fără a aduce prejudiciu prevederilor prezentului Acord, de termenii acestor angajamente în măsura, în care acestea conțin prevederi mai favorabile decât cele prevăzute în prezentul Acord.

ARTICOLUL 10

Reglementarea diferendelor dintre Părțile contractante

1. Diferențele privind interpretarea și/sau aplicarea prezentului Acord trebuie să fie reglementate, dacă este posibil, prin consultări directe între Părțile contractante.

2. Dacă pe parcursul a șase luni din momentul provocării de către una din Părțile contractante, diferendul nu va fi reglementat, acesta va fi supus la cererea uneia dintre Părțile contractante unei curți de arbitraj.

3. Curtea de arbitraj menționată mai sus va fi constituită pentru fiecare caz aparte în modul următor: fiecare Parte contractantă desemnează cîte un membru, și acești doi membri numesc de comun acord un cetățean al unui stat terț, care este numit președinte al Curții de către ambele Părți contractante. Toți membrii trebuie să fie numiți în termen de două luni începînd cu data, în care una din Părțile contractante a notificat celeilalte Părți contractante, despre intenția sa de a supune diferendul arbitrării.

4. Dacă în termenii specificați în paragraful 3 acestea nu au fost respectate, una din Părțile contractante, în lipsa altei înțelegeri, va invita Secretarul General al Organizației Națiunilor Unite să efectueze desemnările necesare. Dacă Secretarul General este cetățean al uneia din Părțile contractante sau dacă, din alte considerente, este împiedicat în exercitarea acestei funcțiuni, adjunctul secretarului General, următorul în ierarhie și nefiind cetățean al uneia din Părțile contractante, va efectua desemnările necesare.

5. Curtea de Arbitraj adoptă deciziile prin majoritatea de voturi. Aceste decizii sunt definitive și obligatorii pentru Părțile contractante.

Curtea își stabilește de sinestătător deciziile. La cererea uneia sau celeilalte Părți contractante, aceasta comentează sentința. Dacă curtea nu hotărăște altfel, ținînd cont de circumstanțe particulare, cheltuielile pentru procedurile de arbitraj, inclusiv vacanțele arbitrilor, sunt repartizate între Părțile contractante în mod egal.

ARTICOLUL 11

Intrarea in vigoare si durata

Fiecare Parte contractanta va notifica celeilalte Parti contractante despre indeplinirea procedurilor interne necesare pentru intrarea in vigoare a prezentului Acord, care va avea efect intr-o luna de la data primirii ultimei notificari.

Acordul este incheiat pentru o perioada initiala de zece ani. Acesta va ramine in vigoare dupa termenul in cauza pina cind una din partile contractante nu-l va denunta pe cale diplomatica cu o instiintare prealabila de un an.

Dupa expirarea actiunii prezentului Acord, investitiile efectuate anterior expirarii acestuia vor continua sa beneficieze de protectia acestor dispozitii in decursul unei perioade suplimentare de douazeci de ani.

Intocmit la _____, la _____, in doua versiuni originale, fiecare in limbile moldoveneasca si franceza, ambele texte fiind egal autentice.

PENTRU GUVERNUL
REPUBLICII MOLDOVA



PENTRU GUVERNUL
REPUBLICII FRANCEZE

Pierre Moriceau
—

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FRENCH
REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
MOLDOVA ON THE RECIPROCAL PROMOTION AND PROTECTION
OF INVESTMENTS

The Government of the French Republic and the Government of the Republic of Moldova, hereinafter referred to as "the Contracting Parties",

Desiring to strengthen economic cooperation between the two States and to create favourable conditions for French investments in the Republic of Moldova and for Moldovan investments in France,

Convinced that the promotion and protection of such investments are likely to stimulate transfers of capital and technology between the two countries in the interest of their economic development,

Have agreed on the following provisions:

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement:

1. The term "investment" shall mean all assets such as property, rights and interests of any nature and more specifically, but not exclusively:

(a) Movable and immovable property and all other real rights such as mortgages, liens, usufructs, sureties and similar rights;

(b) Shares, issue premiums and other forms of participation, even if minority or indirect, in companies constituted in the territory of either Contracting Party;

(c) Bonds, claims and rights to any benefit having an economic value;

(d) Intellectual, commercial and industrial property rights (such as copyrights, patents of invention, licences, registered trade marks, industrial mock-ups and models), technical processes, know-how, registered trade names and goodwill;

(e) Concessions accorded by law or by virtue of a contract, including concessions to prospect for, cultivate, extract or exploit natural resources, including those situated in the maritime zones of the Contracting Parties.

It is understood that the said assets shall be or shall have been invested in accordance with the legislation of the Contracting Party in whose territory or maritime zone the investment is made, before or after the entry into force of this Agreement.

No change in the form in which assets are invested shall affect their status as an investment, provided that the change is in accordance with the legislation of the Contracting Party in whose territory or maritime zone the investment is made.

2. The term "nationals" shall mean natural persons having the nationality of either Contracting Party.

3. The term "companies" shall mean bodies corporate established in the territory of either Contracting Party in accordance with that Party's legislation and having their registered office there, or controlled, directly or indirectly, by nationals of a Contracting Party or by bodies corporate having their registered office in the territory of a Contracting Party and established in accordance with that Party's legislation.

4. The term "income" shall mean all the amounts yielded by an investment, such as profits, royalties, or interest, during a given period.

Income from investment and from any reinvestment of that income shall enjoy the same protection as the investment itself.

5. This Agreement shall apply to the territory of each Contracting Party and to the maritime zone of each Contracting Party, which is herein defined as the economic zone and the continental shelf which extend beyond the limit of the territorial waters of each of the Contracting Parties and over which they have, in accordance with international law, sovereign rights and jurisdiction for the purpose of prospecting for, exploiting and conserving natural resources.

Article 2. Permission for and promotion of investments

Each Contracting Party shall permit and promote, in accordance with its legislation and with the provisions of this Agreement, investments made in its territory and maritime zone by nationals and companies of the other Party.

Article 3. Fair and equitable treatment

Each Contracting Party undertakes to accord, in its territory and maritime zone, fair and equitable treatment, in conformity with the principles of international law, to the investments of nationals and companies of the other Party and to ensure that the exercise of the right to fair and equitable treatment so granted is not impeded either de jure or de facto. De jure or de facto impediments to fair and equitable treatment include, but are not limited to, any restriction on the purchase or transport of raw materials, ancillary materials, energy or fuels, as well as means of production and operation of all kinds, any impediment to the sale or transport of products within the country or abroad, and all other measures having a similar effect.

Each Contracting Party, within the framework of its domestic legislation, shall give favourable consideration to applications for entry and for residence, work and travel authorizations submitted, in connection with an investment made in its territory or maritime zone, by nationals of the other Contracting Party.

Article 4. National or most-favoured-nation treatment

Each Contracting Party shall, in its territory and maritime zone, accord to nationals and companies of the other Party, in respect of their investments and activities in connection with such investments, treatment that is no less favourable than that accorded to its own nationals and companies or the treatment accorded to nationals and companies of the most

favoured nation, whichever is more advantageous. For this purpose, nationals of either Contracting Party who are authorized to work in the territory or maritime zone of the other Contracting Party shall be entitled to enjoy the material facilities appropriate for the exercise of their professional activities.

Such treatment shall not, however, include privileges extended by a Contracting Party to nationals or companies of a third State by virtue of its participation in or association with a free trade area, customs union, common market or any other form of regional economic organization.

The provisions of this article shall not apply to fiscal matters.

Article 5. Dispossession and compensation

1. Investments made by nationals or companies of either Contracting Party shall be fully and completely protected and safeguarded in the territory and maritime zone of the other Contracting Party.

2. Neither Contracting Party shall take any expropriation or nationalization measures or any other measures having the effect of directly or indirectly dispossessing nationals or companies of the other Party of their investments in its territory or maritime zone, except for reasons of public interest and on condition that such measures are not discriminatory or contrary to a specific undertaking.

Any dispossession measures taken shall give rise to the payment of prompt and adequate compensation the amount of which, equal to the real value of the investments concerned, shall be assessed on the basis of a normal economic situation prior to any threat of dispossession.

The amount and manner of payment of such compensation shall be determined not later than the date of dispossession. The compensation shall be effectively realizable, paid without delay and freely transferable. It shall yield, up to the date of payment, interest calculated at the appropriate market rate.

3. Nationals or companies of one Contracting Party who have suffered losses on their investments as a result of war or any other armed conflict, revolution, state of national emergency or uprising in the territory or maritime zone of the other Contracting Party shall be accorded by the latter Party treatment no less favourable than that accorded to its own nationals or companies or to those of the most favoured nation.

Article 6. Free transfer

A Contracting Party in whose territory or maritime zone investments have been made by nationals or companies of the other Contracting Party shall accord to those nationals or companies freedom of transfer of:

- (a) Interest, dividends, profits and other income;
- (b) Royalties deriving from the intangible property listed in article 1, paragraph 1 (d) and (e);
- (c) Payments made in reimbursement of duly contracted loans;

(d) Proceeds of the complete or partial liquidation or transfer of the investment, including appreciation of the invested capital;

(e) The compensation for dispossession or loss provided for in article 5, paragraphs 2 and 3 above.

Nationals of either Contracting Party who have been authorized to work in the territory or maritime zone of the other Contracting Party in connection with an approved investment shall also be authorized to transfer to their country of origin an appropriate portion of their remuneration.

The transfers referred to in the preceding paragraphs shall be made without delay at the normal rate of exchange officially applicable on the date of transfer.

Article 7. Settlement of disputes between an investor and a Contracting Party

Any dispute relating to investments between a Contracting Party and a national or company of the other Contracting Party shall be settled amicably between the two parties concerned.

Any such dispute which has not been settled within six months after it arises shall, at the request of either party to the dispute, be submitted for arbitration to the International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID), established by the Convention on the Settlement of Investment Disputes between States and Nationals of Other States, signed at Washington on 18 March 1965.

Article 8. Guarantee and subrogation

1. Insofar as the regulations of a Contracting Party provide for guaranteeing external investments, a guarantee may be granted, on the basis of a case-by-case review, for investments made by nationals or companies of that Party in the territory or maritime zone of the other Contracting Party.

2. Investments made by nationals and companies of one Contracting Party in the territory or maritime zone of the other Party may be granted the guarantee provided for in the preceding paragraph only with the prior consent of the latter Party.

3. If one Contracting Party, by virtue of a guarantee issued in respect of an investment made in the territory or maritime zone of the other Party, makes payments to one of its own nationals or companies, it shall thereby be subrogated to the rights and actions of that national or company.

4. Such payments shall be without prejudice to the right of the beneficiary of the guarantee to have recourse to ICSID or to prosecute actions begun by that means until the proceedings are completed.

Article 9. Specific undertaking

Investments which have been the subject of a special undertaking by one Contracting Party vis-à-vis nationals or companies of the other Contracting Party shall be governed, without prejudice to the provisions of this Agreement, by the terms of that undertaking, insofar as its provisions are more favourable than those laid down by this Agreement.

*Article 10. Settlement of disputes between
the Contracting Parties*

1. Disputes concerning the interpretation or application of this Agreement shall, as far as possible, be settled by means of direct consultations between the Contracting Parties.

2. Any dispute which has not been settled within six months after it arises shall be submitted, at the request of either Contracting Party, to an arbitral tribunal.

3. The tribunal shall, in each separate case, be constituted as follows: each Contracting Party shall designate one member, and the two members shall, by mutual consent, designate a national of a third State who shall be appointed Chairman of the tribunal by the two Contracting Parties. All the members shall be appointed within two months of the date on which one Contracting Party notifies the other Contracting Party of its intention to submit the dispute to arbitration.

4. If the time limits established in paragraph 3 above are not observed, either Contracting Party may, unless otherwise agreed, invite the Secretary-General of the United Nations to make the necessary appointments. If the Secretary-General is a national of either Contracting Party or if, for any other reason, he is prevented from performing that function, the most senior Under-Secretary-General who is not a national of either Contracting Party shall make the necessary appointments.

5. The arbitral tribunal shall take its decisions by majority vote. Such decisions shall be final and binding as of right on the Contracting Parties.

The tribunal shall adopt its own rules of procedure. It shall interpret its award at the request of either Contracting Party. Unless the tribunal decides otherwise, taking special circumstances into consideration, the cost of the arbitral proceedings, including the arbitrators' fees, shall be divided equally between the Contracting Parties.

Article 11. Entry into force and period of validity

Each Party shall notify the other of the completion of the respective internal procedures required for the entry into force of this Agreement, which shall take place one month after the date of receipt of the last such notification.

This Agreement is concluded for an initial period of 10 years. It shall remain in force thereafter unless one year's notice of termination is given by one of the Parties through the diplomatic channel.

Upon the expiry of this Agreement, investments made while it was in force shall continue to be protected by its provisions for an additional period of 20 years.

Done at Paris on 8 September 1997, in two originals, each in French and Moldovan, both texts being equally authentic.

For the Government of the French Republic:

PIERRE MOSCOVICI

For the Government of the Republic of Moldova:

NICOLAS TABACARU

No. 36561

**France
and
Poland**

Agreement between the Government of the French Republic and the Government of the Republic of Poland on cooperation in the fields of labour, employment and vocational training. Paris, 14 April 1994

Entry into force: *12 June 1997 by notification, in accordance with article 5*

Authentic texts: *French and Polish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *France, 4 April 2000*

**France
et
Pologne**

Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Pologne sur la coopération dans les domaines du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle. Paris, 14 avril 1994

Entrée en vigueur : *12 juin 1997 par notification, conformément à l'article 5*

Textes authentiques : *français et polonais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *France, 4 avril 2000*

[FRENCH TEXT -- TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE SUR LA
COOPÉRATION DANS LES DOMAINES DU TRAVAIL, DE L'EMPLOI
ET DE LA FORMATION PROFESSIONNELLE

Le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de la République de Pologne, ci-après dénommés les parties contractantes,

- désireux de renforcer le développement social dans les deux pays et d'intensifier leurs relations mutuelles,
 - souhaitant poursuivre l'expérience de coopération déjà en vigueur,
 - reconnaissant la nécessité d'approfondir l'information réciproque sur les institutions et les politiques en matière de travail, d'emploi et de formation professionnelle,
- sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1

Les parties contractantes développent leur coopération dans les domaines suivants :

- la politique en faveur de l'emploi et d'atténuation des conséquences du chômage, notamment en matière d'accompagnement des restructurations industrielles et d'aide aux publics en difficulté,
- la prévention et les mesures prises contre le chômage de longue durée,
- la réadaptation professionnelle et le placement des personnes handicapées,
- le fonctionnement des services de l'emploi, notamment en matière d'organisation des structures, de formation des cadres, de définition des prestations aux usagers, de concertation avec les partenaires sociaux et les institutions locales,
- le développement de la formation continue des adultes,
- la législation du travail,
- les relations collectives du travail, en particulier à travers le développement du dialogue social et de la négociation collective,
- l'amélioration des conditions de travail, notamment dans les domaines de la santé et de la sécurité au travail.

Article 2

Les actions réalisées par les parties contractantes dans les domaines visés à l'article premier prennent les formes suivantes :

- échanges d'information et de documentation sur les principaux aspects des politiques mises en oeuvre,

- organisation, à l'intention d'experts et responsables, de rencontres, visites d'étude, séminaires,
- conseil et expertise auprès de responsables dans la perspective de la mise en place ou de l'amélioration de dispositifs,
- autres formes d'activité, y compris celles qui ont pour but de faciliter la mise en place d'expériences pilotes.

Les parties peuvent encourager les initiatives menées de part et d'autre dans le champ d'application du présent Accord par les milieux associatifs et les institutions publiques et privées.

Article 3

La réalisation des dispositions incluses dans le présent Accord est confiée au Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle de la République Française et au Ministère du Travail et de la Politique Sociale de la République de Pologne.

Les parties contractantes créent un Comité Mixte chargé de la définition du programme annuel de coopération, ainsi que du suivi et de l'évaluation des actions réalisées dans le cadre du présent Accord. Le Comité Mixte se réunit au moins une fois par an, à l'initiative de l'une ou l'autre des parties contractantes, alternativement dans chacun des pays.

Les actions se déroulant en Pologne ont pour cadre principal le Centre français de coopération mis en place par la partie française.

Article 4

A moins que les parties contractantes n'en disposent autrement, l'Etat d'envoi prend en charge les frais de voyage de ses ressortissants et l'Etat d'accueil prend en charge les frais de séjour et ceux relatifs aux visites, formations et contacts appropriés.

Les moyens financiers destinés à la mise en oeuvre du présent Accord sont assurés par les parties contractantes, dans la limite de leurs disponibilités budgétaires et conformément aux procédures en vigueur dans chaque pays.

Article 5

Par le présent, l'Accord entre le Ministre du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle de la République Française et le Ministre du Travail et de la Politique Sociale de la République de Pologne, signé le 19 septembre 1990 à Auxerre, cesse d'être en vigueur.

Le présent Accord sera soumis aux procédures prévues par la législation interne de chacune des parties. Les parties contractantes se notifieront par la voie diplomatique la fin de leurs procédures. L'Accord entrera en vigueur à la date de la dernière notification.

Le présent Accord est conclu pour une période de trois ans. Il est prorogé automatiquement pour un temps indéfini à moins qu'il ne soit dénoncé par une des parties par voie de notification. Le cas échéant, l'Accord cessera six mois après le jour de sa dénonciation.

Fait à Paris le 14 avril 1994, en double exemplaire, en langue française et polonaise, chaque texte faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la République française :
Le Ministre du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle,
MICHEL GIRAUD

Pour le Gouvernement de la République de Pologne :
Le Ministre du travail et de la politique sociale,
LESZEK MILLER

[POLISH TEXT — TEXTE POLONAIS]

POROZUMIENIE
między
RZĄDEM REPUBLIKI FRANCUSKIEJ
a
RZĄDEM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

o współpracy w dziedzinie pracy, zatrudnienia i szkolenia zawodowego

Rząd Republiki Francuskiej i Rząd Rzeczypospolitej Polskiej, zwane dalej Umawiającymi się Stronami,

- w trosce o umacnianie rozwoju społecznego w obu krajach oraz intensyfikację ich wzajemnych stosunków;
- pragnąc kontynuować doświadczenie dotychczasowej współpracy;
- uznając konieczność wzajemnego pogłębienia wiedzy na temat instytucji i polityki w dziedzinie pracy, zatrudnienia i szkolenia zawodowego,

postanawiają, co następuje:

Artykuł I

Umawiające się Strony rozwijają współpracę w następujących dziedzinach:

- polityka na rzecz zatrudnienia i łagodzenia skutków bezrobocia, szczególnie w zakresie wspierania restrukturyzacji przemysłowej i pomocy ludziom żyjącym w wyjątkowo trudnych warunkach;
- zapobieganie i przeciwdziałanie długotrwałemu bezrobociu;
- rehabilitacja zawodowa i zatrudnianie osób niepełnosprawnych;
- funkcjonowanie służb zatrudnienia, szczególnie w zakresie organizacji ich struktur, kształcenia kadr, określenia świadczonych przez nie usług, współdziałania z partnerami społecznymi i instytucjami lokalnymi;
- rozwijanie ustawicznego kształcenia dorosłych;
- ustawodawstwo pracy;
- zbiorowe stosunki pracy, rozpatrywane w szczególności poprzez rozwój dialogu społecznego i negocjacji zbiorowych;

- polepszenie warunków pracy, szczególnie w dziedzinie zdrowia i bezpieczeństwa pracy.

Artykuł 2

Działania realizowane przez Umawiające się Strony w dziedzinach omówionych w Artykule 1 przybiorą następujące formy:

- wymiana informacji i dokumentacji na temat głównych aspektów prowadzonej polityki i jej realizacji;
- organizacja spotkań, wizyt studyjnych i seminariów dla ekspertów i osób odpowiedzialnych w wyżej wymienionych dziedzinach;
- poradnictwo i ekspertyzy dla osób odpowiedzialnych w perspektywie tworzenia lub ulepszania narzędzi;
- inne formy działalności, w tym mające ułatwiać wprowadzanie rozwiązań modelowych.

Strony mogą wspierać inicjatywy wysuwane w zakresie zastosowania niniejszego Porozumienia przez środowiska stowarzyszeniowe oraz instytucje publiczne lub prywatne.

Artykuł 3

Wykonanie postanowień niniejszego Porozumienia powierza się Ministerstwu Pracy, Zatrudnienia i Szkolenia Zawodowego Republiki Francuskiej oraz Ministerstwu Pracy i Polityki Socjalnej Rzeczypospolitej Polskiej.

Umawiające się Strony utworzą Komitet Mieszany, którego zadaniem będzie określanie rocznego programu współpracy, jak również pilotowanie i ocena działań realizowanych w ramach niniejszego Porozumienia. Komitet Mieszany będzie zbierał się przynajmniej raz do roku z inicjatywy jednej z Umawiających się Stron na przemian we Francji i w Polsce.

Działania odbywające się w Polsce będą realizowane w oparciu o Francuski Ośrodek Współpracy, uruchomiony przez Stronę francuską.

Artykuł 4

O ile Umawiające się Strony nie postanowią inaczej, państwo wysyłające pokrywa koszty podróży swoich obywateli, a państwo przyjmujące pokrywa koszty pobytu i koszty związane z wizytami, szkoleniami i spotkaniami.

Środki finansowe na realizację niniejszego Porozumienia będą zapewnione przez Umawiające się Strony w ramach środków budżetowych przeznaczonych na ten cel zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Artykuł 5

Traci moc Porozumienie między Ministrem Pracy, Zatrudnienia i Szkolenia Zawodowego Republiki Francuskiej i Ministrem Pracy i Polityki Socjalnej Rzeczypospolitej Polskiej, podpisane dnia 19 września 1990 roku w Auxerre.

Porozumienie niniejsze podlega przyjęciu zgodnie z prawem każdej z Umawiających się Stron, co zostanie stwierdzone w drodze wymiany not. Za dzień wejścia w życie Porozumienia uważać się będzie dzień otrzymania noty późniejszej.

Niniejsze Porozumienie zostaje zawarte na okres lat trzech. Ulega ono automatycznemu przedłużeniu na czas nieokreślony, o ile żadna z Umawiających się Stron nie wypowie go w drodze notyfikacji. W takim przypadku traci ono moc po upływie sześciu miesięcy od dnia wypowiedzenia.

Sporządzono w dnia
..... roku w dwóch egzemplarzach, każdy w języku francuskim i polskim,
przy czym obydwie teksty mają jednakową moc.

Z upoważnienia Rządu
Republiki Francuskiej

Minister Pracy, Zatrudnienia
i Szkolenia Zawodowego

Z upoważnienia Rządu
Rzeczypospolitej Polskiej

Minister Pracy
i Polityki Socjalnej

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FRENCH
REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND
ON COOPERATION IN THE FIELDS OF LABOUR, EMPLOYMENT
AND VOCATIONAL TRAINING

The Government of the French Republic and the Government of the Republic of Poland, hereinafter referred to as "the Contracting Parties",

Desiring to strengthen social development in the two countries and enhance their mutual relations,

Resolved to pursue existing forms of cooperation,

Recognizing the need for a greater exchange of information on institutions and policies relating to labour, employment and vocational training,

Have agreed as follows:

Article 1

The Contracting Parties shall expand their cooperation in the following areas:

- Policies to promote employment and mitigate the consequences of unemployment, particularly in dealing with industrial restructuring and in providing assistance to severely affected sectors of the population;
- Prevention and alleviation of long-term unemployment;
- Occupational retraining and placement of persons with disabilities;
- Operation of employment offices, particularly as regards internal organization, managerial staff training, determination of client services and consultation with employers and workers and with local institutions;
- Development of continuing adult training;
- Labour legislation;
- Collective labour relations, especially through development of labour-management dialogue and collective bargaining;
- Improvement of working conditions, particularly in respect of health and safety at work.

Article 2

The following kinds of activities shall be carried out by the Contracting Parties in the areas specified in article 1:

- Exchanges of information and documentation on the main aspects of the policies adopted;

- Organization of meetings, study visits and seminars for the benefit of experts and senior officials;
- Advisory and expert services for senior officials in connection with the development and refinement of plans of action;
- Other activities, including those intended to facilitate the establishment of pilot projects.

The Parties may encourage initiatives undertaken in either country within the scope of this Agreement by associations and public or private institutions.

Article 3

The implementation of the provisions of this Agreement shall be the responsibility of the Ministry of Labour, Employment and Vocational Training of the French Republic and the Ministry of Labour and Social Policy of the Republic of Poland.

The Contracting Parties shall establish a Joint Committee to draw up the annual programme of cooperation and to follow up and evaluate the activities carried out under this Agreement. The Joint Committee shall meet at least once a year at the request of either Contracting Party, alternately in each country.

The activities carried out in Poland shall be held primarily at the French Centre for Co-operation set up by the French Party.

Article 4

Unless the Contracting Parties provide otherwise, the sending State shall defray the travel costs of its nationals and the receiving State shall defray the living expenses and the costs of the relevant visits, training and contacts.

The financial resources required for the implementation of this Agreement shall be provided by the Contracting Parties from their existing budgetary appropriations and in conformity with the procedures in force in each country.

Article 5

The Agreement between the Ministry of Labour, Employment and Vocational Training of the French Republic and the Ministry of Labour and Social Policy of the Republic of Poland, signed on [29] September 1990 at Auxerre, hereby ceases to be in force.

The present Agreement shall be subject to the procedures laid down by the domestic legislation of each Party. The Contracting Parties shall notify each other through the diplomatic channel of the completion of their procedures. The Agreement shall enter into force on the date of the last such notification.

This Agreement is concluded for a period of three years. It shall be extended automatically for an indefinite period unless one of the Parties gives notice that it denounces it. In that case, the Agreement shall be terminated six months after the date of its denunciation.

Done at Paris on 14 April 1994 in duplicate in the French and Polish languages, both texts being equally authentic.

For the Government of the French Republic:
Minister of Labour, Employment and Vocational Training
MICHEL GIRAUD

For the Government of the Republic of Poland:
Minister of Labour and Social Policy
LESZEK MILLER

No. 36562

**New Zealand
and
United Arab Emirates**

**Agreement between the Government of the United Arab Emirates and the
Government of New Zealand on air services (with annex). Dubai, 1 March 1998**

**Entry into force: provisionally on 1 March 1998 by signature and definitively on 4 August
1999 by notification, in accordance with article 20**

Authentic texts: *English and Arabic*

Authentic text (annex): *Arabic*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *New Zealand, 6 April 2000*

**Nouvelle-Zélande
et
Émirats arabes unis**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement des Emirats arabes unis et
le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande (avec annexe). Dubaï, 1 mars 1998**

**Entrée en vigueur : provisoirement le 1er mars 1998 par signature et définitivement le 4
août 1999 par notification, conformément à l'article 20**

Textes authentiques : *anglais et arabe*

Texte authentique (annexe) : *arabe*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Nouvelle-Zélande, 6 avril 2000*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED ARAB
EMIRATES AND THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND ON AIR
SERVICES

The Government of the United Arab Emirates and
The Government of New Zealand

Hereinafter referred to as "the Contracting Parties";

Being PARTIES to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the 7th day of December, 1944;

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport;

Article I. Definitions

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

(a) "aeronautical authorities" means the Minister responsible for Civil Aviation or any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

(b) "agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

(c) "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments thereto;

(d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for both Contracting Parties;

(e) "designated airline" means an airline or airlines designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

(f) "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

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

(h) "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention, provided that, in the case of New Zealand, the term "territory" shall exclude the Cook Islands, Niue and Tokelau.

Article 2. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of international air services by a designated airline of the other Contracting Party:

- (a) to fly without landing across the territory of the first Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (c) to make stops in the said territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the agreed services, international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3. Designation and Authorisation

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines to operate the agreed services and to withdraw or alter such designations.

2. On receipt of such designation and subject to the provisions of Article 4 of this Agreement, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall grant without delay to an airline so designated the appropriate operating authorisations for the agreed services for which that airline has been designated.

3. Upon receipt of such authorisations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4. Revocation and Limitation of Authorisation

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorisations referred to in Article 3 of this Agreement with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke or suspend such authorisations or impose conditions, temporarily or permanently:

(a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws, regulations and rules normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;

(b) in the event of failure by such airline to comply with the laws, regulations and rules of that Contracting Party;

(c) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or

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

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws, regulations and rules referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 14 of this Agreement.

Article 5. Applicability of Laws, Regulations and Rules

1. The laws, regulations and rules of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by a designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws, regulations and rules of one Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by a designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.

4. Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control or in special circumstances.

Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6. Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or validated by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that such certificates or licences were issued or validated pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for the purpose of flights above or landing within its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. 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 a designated airline. 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, 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 authorisation or technical permission of an airline designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate action within a reasonable time.

Article 7. Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, 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. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the 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. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other 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 aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory 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 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory 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 to civil aviation.

5. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to a request from the other Contracting Party to enter into reciprocal administrative arrangements whereby the aeronautical authorities of one Contracting Party could make in the territory of the other Contracting Party their own assessment of the security measures being carried out by aircraft operators in respect of flights destined for the territory of the first Contracting Party.

6. 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.

7. Should one Contracting Party encounter difficulties with regard to the application of the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of either Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 8. Customs Duties and Other Charges

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt a designated airline of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during a flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party operating the agreed services.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

(a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of a designated airline of the other Contracting Party;

b) retained on board aircraft of a designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;

(c) taken on board aircraft of a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided the ownership of such items is not transferred in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

Article 9. Principles Governing the Operation of Agreed Services

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

2. In the operation of the agreed services by a designated airline of either Contracting Party, the interests of the designated airline of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the agreed services which the latter operates on the whole or part of the same route.

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 routes specified in the Annex. They shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate for the current and reasonably anticipated requirements of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points in the territories of third countries on the routes specified in the Annex shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

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

(b) traffic requirements of the areas through which the airline passes, local and regional air services being taken into account; and

(c) the requirements of through airline operations.

Article 10. Tariffs

1. The tariffs applicable between the territories of the two Contracting Parties shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operation, the interests of users, reasonable profit, class of service and, when it is deemed appropriate, the tariffs of other airlines operating over whole or part of the routes specified in the Annex.

2. The aeronautical authorities of either Contracting Party may require tariffs for an agreed service to be filed for approval (in such form as they may separately require), in which case such filing shall be submitted at least sixty (60) days before the proposed effective date, unless those aeronautical authorities permit the filing to be made at shorter notice.

3. Such tariffs may be agreed by the designated airlines of both Contracting Parties seeking approval of the tariffs. However, a designated airline will not be precluded from proposing a tariff unilaterally, nor the aeronautical authorities from approving such a tariff.

4. Where any tariffs are required to be filed, they shall become effective after their approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties. If the aeronautical authorities of neither Contracting Party have expressed disapproval within thirty (30) days from the date of submission, those tariffs shall be deemed approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 2 above, the aeronautical

authorities of the two Contracting Parties may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than thirty (30) days.

5. The tariffs charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and the territory of a State which is not a Contracting Party shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the other Contracting Party and of such non-Contracting State respectively, provided, however, that the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not require a different tariff from the tariff of their own airlines for services between the same points. A designated airline of either Contracting Party shall file such tariffs with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in accordance with their requirements. Approval of such tariffs may be withdrawn on no less than fifteen (15) days' notice provided, however, that a Contracting Party shall permit the designated airline concerned to apply the same tariffs as its own airlines for services between the same points.

Article 11. Airline Representation

1. A designated airline of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity and subject to paragraph 3 of this Article, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party its representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services.

2. These staff requirements may, at the option of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party and authorised to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article shall be subject to the laws and regulations of the other Contracting Party and, consistent with such laws and regulations, each Contracting Party shall, on the basis of reciprocity and with the minimum of delay, grant the necessary employment authorisations, visitor visas or other similar documents to the said representatives and staff.

Article 12. Commercial Opportunities and Transfer of Funds

1. Any designated airline of one Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Such designated airline shall have the right to sell transportation in the currency of that territory or, to the extent permitted by national law, in freely convertible currencies of other countries, and to the same extent any person shall be free to purchase such transportation in currencies accepted for sale by that airline.

2. Each Contracting Party grants to any designated airline of the other Contracting Party the right of free transfer, at the official rate of exchange, of the excess of receipts over expenditure and taxes earned by that airline in the territory of the first Contracting Party in connection with the carriage of passengers, cargo and mail.

3. In the event that there is no official exchange rate, the transfer of earnings shall be effected at the prevailing foreign exchange market rates for currency payment.

Article 13. Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their 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.

Article 14. Consultation

1. In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement, and shall also consult when necessary to provide for amendment thereof.

2. Either Contracting Party may request consultation, which may be through discussion or by correspondence and shall begin within a period of sixty (60) days of receipt of a written request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period.

Article 15. 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 endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party.

Article 16. Amendment of Agreement

If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of receipt of a written request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any amendments so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 17. Multilateral Convention

This Agreement shall be amended so as to conform with any multilateral convention concerning air transport which may become binding on both Contracting Parties.

Article 18. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate twelve (12) 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 expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 19. Registration

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

Article 20. Entry into Force

This Agreement shall be applied from the date of signature and shall enter into force when both parties have notified each other that all their constitutional procedures required for the entry into force of the Agreement have been complied with.

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

Done in duplicate at Dubai on this 1st day of March 1998 in two originals each in the English and Arabic languages, both languages being equally authentic. In the case of any divergence of interpretation the English text shall prevail.

For the Government of New Zealand:

ALEXANDER LOCKWOOD SMITH
Minister for International Trade

For the Government of the United Arab Emirates:

AHMED HUMAID AL TAYER
Minister of Communications

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

1. Routes to be operated in both directions by the designated airlines of the United Arab Emirates:

Points in the United Arab Emirates -- any intermediate points -- points in New Zealand and any points beyond.

2. Routes to be operated in both directions by the designated airlines of New Zealand:

Points in New Zealand -- any intermediate points -- points in the United Arab Emirates and any points beyond.

Points on any or all of the routes may be omitted provided that the service begins and/or ends in the territory of the Contracting Party that designated the airline.

ملحق

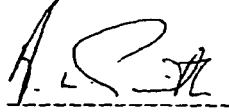
جداول الطرق

- ١- الطرق الجوية التي ستقوم مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لدولة الإمارات العربية المتحدة بالتشغيل عليها في كلا الاتجاهين :-
من نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة عبر أية نقاط متوسطة إلى نقاط في نيوزيلندا وإلى أية نقاط فيما وراء .
- ٢- الطرق الجوية التي ستقوم مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لنيوزيلندا بالتشغيل عليها في كلا الاتجاهين :
من نقاط في نيوزيلندا عبر أية نقاط متوسطة إلى نقاط في دولة الإمارات العربية المتحدة وإلى أية نقاط فيما وراء .
بجوز إلغاء نقاط على أي من أو جميع الرحلات بشرط أن تبدأ الخدمة و / أو تنتهي في إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي .

المادة (٢٠)

تاريخ دخول الإتفاقيه

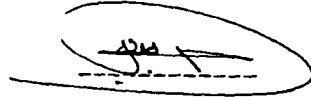
تطبق هذه الاتفاقية من تاريخ التوقيع عليها وتصبح سارية المفعول عند قيام الطرفين المتعاقدين بإشعار كل منهما الآخر بأن كالة الإجراءات الدستورية المطلوبة لدخول هذه الإتفاقيه حيز التنفيذ قد تم التقيد بها .
وإثباتاً لذلك فإن الموقعين أدناه باعتبارهما مفوضين من قبل حكومتيهما المعنيتين قد وقعا على هذه الإتفاقيه .
وقعت هذه الإتفاقيه في مدينة دبي بتاريخ ١ مارس ١٩٩٨م الموافق ٣ نوالقعدة ١٤١٨هـ .
وحررت من نسختين أصليتين باللغتين العربية والإنجليزية ، ولكل منهما قوة السند الأصلي ، وفي حالة اختلاف التفسير فإن النص باللغة الإنجليزية هو المعتمد .



عن حكومة /

نيوزيلندا

الكمندر لوكوود سميث
وزير التجارة الدولية



عن حكومة /

دولة الإمارات العربية المتحدة

أحمد حميد الطاير
وزير المواصــــــــــــــــلات

المادة (١٧)

المعاملة متعاقدة الأطراف

تعدل هذه الإتفاقية لتتماشى مع أية معاهدة متعددة الأطراف خاصة بالنقل الجوي والتي يمكن أن تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين .

المادة (١٨)

الإنهاء

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة في أي وقت وبالطرق الدبلوماسية بأنه قرر إنهاء هذه الإتفاقية ، على أن يتم إبلاغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني . وينتهي العمل بهذه الإتفاقية بعد مرور اثني عشر (١٢) شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار ما لم يتم سحب إخطار الإنهاء بتوافق الطرفين المتعاقدين قبل انتهاء هذه المدة . وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه للإخطار فيعتبر أنه قد تسلمه بعد مضي أربعة عشر (١٤) يوماً من تاريخ تسلم المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار .

المادة (١٩)

التعديل

تسجل هذه الإتفاقية وأية تعديلات لاحقة لها لدى المنظمة الدولية للطيران المدني .

- ٣- يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أي قرار يصدر بموجب الفقرة (٢) من هذه المادة .
- ٤- إذا استمر أي من الطرفين المتعاقدين أو إذا استمرت مؤسسة النقل الجوي المعينة من أي من الطرفين المتعاقدين في عدم الإمتثال للقرارات الصادرة بموجب الفقرة (٢) من هذه المادة ، جاز للطرف المتعاقد الآخر أن يحدد ويوقف أو يلغى أية حقوق كان قد منحها بموجب هذه الإتفاقية للطرف المتعاقد المتخلف أو لمؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المتخلفة التابعة لذلك الطرف المتعاقد .

المادة (١٦)

تعديل الإتفاقية

إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين في تعديل أي من أحكام هذه الإتفاقية يجوز له أن يطلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر . وتبدأ هذه المشاورات بين سلطات الطيران شفاهة أو كتابة خلال فترة ستين (٦٠) يوماً من تاريخ تسلم الطلب المكتوب إلا إذا اتفق كلا الطرفين المتعاقدين على تمديد هذه الفترة . وأية تعديلات يتم الاتفاق عليها تصبح سارية المفعول من تاريخ تبادل وثائق التصديق عليها بالطرق الدبلوماسية .

المادة (١٥)

تسوية المنازعات

- ١- إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الإتفاقية وجب عليهما أولاً محاولة تسويته بالتفاوض .
- ٢- فإذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية للخلاف عن طريق المفاوضات جاز لهما الإتفاق على إحالته إلى شخص أو هيئة للفصل فيه ، أو يحال النزاع بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة مؤلفة من ثلاثة محكمين يعين كل طرف متعاقد محكماً واحداً له ويختار المحكمان المعينان المحكم الثالث . وعلى كل طرف متعاقد أن يعين محكماً له خلال فترة ستين (٦٠) يوماً من تاريخ تسلّم أحد الطرفين المتعاقدين مذكرة الإخطار بالطرق الدبلوماسية من الطرف الآخر يطلب فيها إحالة النزاع إلى التحكيم ، ويتم تعيين المحكم الثالث خلال فترة ستين (٦٠) يوماً أخرى . فإذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين محكم خلال الفترة المحددة ، أو إذا تعذر تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة ، يقوم رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين بتعيين المحكم أو المحكمين بحسب الأحوال . وفي جميع هذه الحالات يجب أن يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة وأن يرأس هيئة التحكيم .

المادة (١٣)

تجديده الإحصاءات

تزود سلطات الطيران التابعة لطرف متعاقد ، سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناءً على طلبها بالبيانات الإحصائية الدورية وغيرها التي قد تكون مطلوبة بصورة معقولة من أجل إعادة النظر في الحمولة المنقولة على الخطوط المتفق عليها .

المادة (١٤)

المشاوراته

١- تقوم سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينها من وقت لآخر وبروح التعاون الوثيق لضمان تنفيذ أحكام هذه الإتفاقية ومراعاة تطبيقها بصورة مرضية ، كما تقوم تلك السلطات بالتشاور فيما بينها لتعديل تلك الأحكام إذا اقتضى الأمر ذلك .

٢- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من الطرف المتعاقد الآخر الدخول في مشاورات شفاهة أو كتابة ، وتبدأ هذه المشاورات خلال فترة ستين (٦٠) يوماً من تاريخ تسلم الطلب المكتوب ، إلا إذا اتفق كلا الطرفين المتعاقدين على تمديد هذه الفترة .

المادة (١٢)

الفرس التجارية وتمويل الإبراحات

- ١- يحق لأية مؤسسة نقل جوي معينة من أحد الطرفين المتعاقدين أن تتعامل في بيع خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر مباشرة ومن خلال وكلاء لها وذلك بمعرفتها واختيارها . ويحق لهذه المؤسسة أن تبيع خدمات النقل بعملة ذلك الإقليم أو بعملات بلدان أخرى قابلة للتحويل الحر وذلك إلى الحد الذي تسمح به القوانين الوطنية ، كما يمكن لأي شخص أن يشتري هذه الخدمات بحرية و بعملات أخرى مقبولة من تلك المؤسسة .
- ٢- يمنح كل طرف متعاقد مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر وعلى أساس سعر الصرف الرسمي لفائض الإبرادات عن المصروفات والضرائب الذي تحققه في إقليم الطرف المتعاقد الأول مقابل نقل الركاب والبضائع والبريد .
- ٣- وفي حالة عدم وجود سعر صرف رسمي يتم التحويل على أساس الأسعار السائدة في سوق الصرف الأجنبي للمدفوعات الجارية .

المادة (١١)

تمثيل مؤسسات النقل الجوي

- ١- يسمح لمؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين ، على أساس المعاملة بالمثل وطبقاً للفقرة (٣) من هذه المادة ، أن تحضر وتستبقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ممثليها وموظفي جهازها التجاري والتشغيلي والفني اللازمين لتشغيل الخطوط المتفق عليها .
- ٢- يمكن لمؤسسة النقل الجوي المعينة وحسب اختيارها أن تغطي إحتياجاتها من الموظفين إما عن طريق جهازها الوظيفي الخاص بها أو باستخدام خدمات أي من الهيئات والشركات أو مؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر والمصرح لها بتقديم مثل هذه الخدمات في إقليم ذلك الطرف المتعاقد .
- ٣- يخضع الممثلون والموظفون المشار إليهم في الفقرة (١) من هذه المادة لقوانين ولوائح الطرف المتعاقد الآخر ، وأنه تمسحياً مع هذه القوانين واللوائح يقوم كل طرف متعاقد وعلى أساس المعاملة بالمثل وبحد أدنى من التأخير بمنح هؤلاء الممثلين والموظفين تراخيص التشغيل الضرورية وتأشيرات الزيارة والوثائق المشابهة الأخرى .

- ٤- عند تقديم أية تعرفات فإتباعها تصبح مسارية المفعول بعد اعتمادها من سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين . وفي حالة عدم إعلان سلطات الطيران لأي من الطرفين المتعاقدين عن عدم موافقتها خلال ثلاثين (٣٠) يوماً من تاريخ تقديم التعريفات ، تعتبر هذه التعريفات أنها قد اعتمدت . وفي حالة إقصاء المدة المحددة لتقديم التعريفات طبقاً للفقرة (٢) أعلاه يجوز لمسطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين أن تتفق على تقليل المدة التي يلزم فيها الإخطار بعدم الموافقة عن ثلاثين (٣٠) يوماً .
- ٥- تخضع التعريفات التي تتقاضاها مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للنقل بين إقليم الطرف المتعاقد الآخر وإقليم دولة أخرى ليست طرفاً متعاقداً لموافقة سلطات الطيران في ذلك الطرف المتعاقد الآخر وفي تلك الدولة بشرط أن لا تختلف التعريفات التي تطلبها سلطات الطيران التابعة لطرف متعاقد عن التعريفات التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي التابعة لهذا الطرف المتعاقد والخاصة بالخدمات بين نفس النقاط . وتقوم مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لكل طرف متعاقد بتقديم هذه التعريفات إلى سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر طبقاً لإحتياجاتها . ويجوز سحب الموافقة على هذه التعريفات خلال فترة إخطار لا تقل عن خمسة عشر (١٥) يوماً بشرط أن يسمح الطرف المتعاقد لمؤسسة النقل الجوي المعينة المختصة بتطبيق نفس التعريفات التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي التابعة له والخاصة بالخدمات بين نفس النقاط .

(أ) احتياجات الحركة من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي

عين مؤسسة النقل الجوي .

(ب) احتياجات الحركة في المناطق التي تمر خلالها مؤسسة النقل

الجوي بعد مراعاة خطوط النقل الجوي المحلية والإقليمية .

(ج) احتياجات التشغيل لمؤسسة النقل الجوي العابرة .

المادة (١٠)

المخرجات

١- تحدد التعريفات المطبقة بين إقليمي الطرفين المتعاقدين في

مستويات معقولة مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك بما فيها

تكلفة التشغيل ومصالح المستخدمين والربح المعقول ونوعية

الخدمة والتعريفات التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي الأخرى

التي تعمل على الطرق المحددة في الملحق كلها أو جزء

منها .

٢- يجوز لسلطات الطيران التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين أن

تطلب بأنه يجب أن تقدم إليها التعريفات على الخطوط المتفق

عليها لإتمامها وذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل بها

بستين (٦٠) يوماً على الأقل إلا إذا سمحت سلطات الطيران

بإتقاص هذه المدة .

٣- تحدد هذه التعريفات بالإتفاق بين مؤسسات النقل الجوي المعنية

التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين . وعلى كل حال ، فإن مؤسسة

النقل الجوي المعنية سوف لن تمنع من إقتراح أية تعرفه ،

وكذلك سلطات الطيران لن تمنع هي الأخرى من إعتقاد هذه

التعريفه .

المادة (٩)

المبادئ، التي تضم تشغيل الخطوط المتفق عليها

- ١- يجب أن تتاح لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة لتشغيل الخطوط المتفق عليها .
- ٢- على مؤسسات النقل الجوي المعينة من كل من الطرفين المتعاقدين أن تراعي مصالح مؤسسات النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها الخطوط المتفق عليها حتى لا تؤثر بلامبرر على الخطوط المتفق عليها التي تشغيلها على نفس الطرق كلها أو جزء منها .
- ٣- يجب أن تتناسب الخطوط المتفق عليها التي تقوم بتشغيلها مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين مع احتياجات الجمهور للنقل على الطرق المحددة في الملحق ، وأن يكون هدفها الرئيسي توفير حمولة بمعامل معقول تتناسب مع الإحتياجات القالمة والمتوقعة بطريقة معقولة لنقل الركاب والبضائع والبريد من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي .
- ٤- يجب أن يتم نقل الركاب والبضائع والبريد سواء في حالة الأخذ من أو الإنزال في نقاط واردة في الطرق المحددة في الملحق في أقاليم دول أخرى وفقاً للمبادئ العامة التي تقضي بأن تتناسب الحمولة مع :-

ج) عندما تمون بهسا الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي
المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد
الآخر لغرض الاستهلاك عند تشغيلها على الخطوط المتفق
عليها .

مساء استهلكت هذه المواد بالكامل أم لم تستهلك في إقليم
الطرف المتعاقد الذي منح هذه الإعفاءات بشـرط عدم
تحويل ملكية هذه المواد في إقليم ذلك الطرف المتعاقد .

٣- لا يجوز إنزال المعدات التي تحملها الطائرات عادة ، وكذلك المواد
والمؤن الموجودة على متن الطائرات التابعة لمؤسسات النقل
الجوي المعينة من كل من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف
المتعاقد الآخر إلا بعد موافقة السلطات الجمركية في ذلك الإقليم .
وفي هذه الحالة ، يجوز وضع تلك المعدات وهذه المواد
والمؤن تحت إشراف السلطات المذكورة إلى أن يعاد تصديرها
أو إلى أن يتم التصرف فيها وفقا للوائح الجمركية .

المادة (٨)

الرسوم الجمركية ونهرها من الفوائض

١- يعني كل طرف متعاقد وعلى أساس المعاملة بالمثل طائرات مؤسسة النقل الجوي المعنية من الطرف المتعاقد الآخر وإلى أقصى حد ممكن طبقاً لقانونه الوطني من قيود الاستيراد والرسوم الجمركية والضرائب ورسوم التفتيش والرسوم الوطنية الأخرى وكميات الوقود وزيوت التشحيم والإمدادات الفنية القابلة للاستهلاك وقطع الغيار بما فيها المحركات ومعدات الطائرات المعتادة وخزين الطائرة (بما في ذلك المشروبات والدخان والمنتجات المعدة للبيع للركاب بكميات محدودة أثناء الرحلة) وكذلك المواد الأخرى المخصصة للاستهلاك على متن الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعنية من الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها على الخطوط المتفق عليها .

٢- تطبق الإعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على المواد المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة وذلك :-

- أ) عند دخولها إقليم أحد الطرفين المتعاقدين بواسطة أو نيابة عن مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر .
- ب) عند بقائها على متن الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعنية من أحد الطرفين المتعاقدين عند وصولها أو مغادرتها إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

- ٥- على كل طرف متعاقد الاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الآخر للدخول في ترتيبات إجرائية متوازنة والتي بموجبها تقوم سلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين بتقييم إجراءات الأمن في إقليم الطرف المتعاقد الآخر والتي يطبقها مشغلو الطائرات بالنسبة للرحلات المتجهة إلى إقليم الطرف المتعاقد الأول .
- ٦- في حالة حدوث أو تهديد بحدوث استيلاء غير مشروع على طائرة مدنية أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرة وركابها وطاقمها وضد المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية ، يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر بتسهيل الاتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لإنهاء مثل تلك الحادثة أو التهديد بحدوثها بسرعة وأمان .
- ٧- إذا واجه أحد الطرفين المتعاقدين صعوبة في تطبيق أحكام أمن الطيران الواردة في هذه المادة ، جاز لسلطات الطيران لدى هذا الطرف المتعاقد أن تطلب إجراء مشاورات عاجلة بهذا الشأن مع سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر .

٣- يجب على الطرفين المتعاقدين ، في علاقتهما المتبادلة ، مراعاة أحكام أمن الطيران الموضوعة من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمعينة كملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي وذلك إلى المدى الذي تنطبق فيه هذه الأحكام عليهما ، وأن يطلب الطرفان المتعاقدان من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم أو مشغلي الطائرات الكاتنة مقار أعمالهم الرئيسية أو إقامتهم الدائمة في إقليميهما وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما العمل طبقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة .

٤- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز أن يطلب من مشغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (٣) أعلاه والتي يطلبها الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى أو مغادرة إقليمه أو أثناء التواجد فيه . وعلى كل طرف متعاقد أن يتأكد من تطبيق الإجراءات المناسبة في إقليمه بشكل فعال لحماية الطائرات وتفتيش الركاب وطاقم القيادة والمواد المحمولة باليد والأمتعة والبضائع ومستودعات الطائرة قبل وأثناء الصعود أو التحميل . كذلك على كل طرف متعاقد الاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين ضد الطيران المدني .

المادة (٧)

أمن الطيران

- ١- تمسحيا مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، يؤكد الطرفان المتعاقدان أن التزامهما تجاه بعضهما الآخر بحماية أمن الطيران المدني ضد جميع أشكال التدخل غير المشروع يشكل جزءا لا يتجزأ من هذه الإتفاقية . وكون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، يقوم الطرفان المتعاقدان على وجه التحديد بالعمل وفقاً لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات والموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣ م ، والمعاهدة الخاصة بقمع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات والموقعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠ م ، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني والموقعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ م .
- ٢- يقوم الطرفان المتعاقدان عند الطلب بتقديم كافة المساعدات اللازمة لبعضهما الآخر لمنع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطواقمها وضد سلامة المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني .

٢- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات بشأن معايير السلامة التي يوفرها الطرف المتعاقد الآخر والخاصة بتسهيلات الطيران وطواقم الطائرة والطائرة نفسها وتشغيل مؤسسة النقل الجوي المعنية . وإذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لم يعم بتوفير وتطبيق معايير ومتطلبات السلامة في هذه المجالات بشكل فعال إلى المستوى الذي يعادل على الأقل شرط الحد الأدنى للمعايير الذي تنص عليه المعاهدة ، وجب عليه إخطار الطرف المتعاقد الآخر بهذه النتائج وبالخطوات الضرورية الواجب إتباعها للتقيد بذلك الحد الأدنى للمعايير ، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يقوم باتخاذ الإجراءات التصحيحية المناسب . ويحق لكل طرف متعاقد وقف وإلغاء أو تحديد ترخيص التشغيل أو التصريح الفني لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر وذلك في حالة أن الطرف المتعاقد الآخر لم يعم باتخاذ مثل هذا الإجراء المناسب في مدة زمنية معقولة .

- ٤- لا يخضع الركاب والأمتعة والبضائع العابرون مباشرة (تراتزيت)
إقليم أي من الطرفين المتعاقدين لأي تفتيش إلا في حالات خاصة
تتعلق بأمن الطيران ورقابة المخدرات . وتعفى من الرسوم
الجمركية والضرائب الأخرى المماثلة الأمتعة والبضائع العابرة
مباشرة .

المادة (٦)

الإمتراض بالشماعات والرخص

- ١- تعتبر شهادات الجدارة الجوية وشهادات الكفاءة والرخص
الصادرة أو المعتمدة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين والسارية
المفعول معترفاً بها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض
تشغيل الخطوط المتفق عليها ، بشرط أن تكون تلك الشهادات
أو الرخص التي تم إصدارها أو اعتمادها مطابقة للمعايير التي
تنص عليها المعاهدة . وعلى أية حال ، فإن لكل طرف متعاقد
الحق في رفض الاعتراف بشهادات الكفاءة والرخص التي تمنح
لمواطنيه من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض الطيران فوق
إقليمه أو الهبوط فيه .

المادة (٥)

تطبيق القوانين واللوائح والقواعد

- ١- تسري قوانين ولوائح وقواعد كل طرف متعاقد المتعلقة بدخول وبقاء ومغادرة الطائرات المستخدمة في خطوط جوية دولية إلى إقليمه ومنه أو المتعلقة بتشغيل وملاحة هذه الطائرات على طائرات مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند دخولها إلى ذلك الإقليم وبقائها فيه ومغادرتها له .
- ٢- تسري قوانين ولوائح وقواعد كل طرف متعاقد المتعلقة بالدخول والتخليص والتراتزيت والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحي على طائرات مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر وعلى أطقم الطائرات والركاب والبضائع والبريد وذلك عند دخولهم إلى إقليم هذا الطرف المتعاقد وبقائهم فيه ومغادرتهم له .
- ٣- لا يجوز لأي طرف متعاقد عند تطبيق اللوائح الخاصة بالجمارك والهجرة والحجر الصحي واللوائح المشابهة الأخرى أن يميز في المعاملة بين مؤسسة النقل الجوي التابعة له أو أية مؤسسة نقل جوي أخرى وبين مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر والمشغلة في خطوط جوية دولية مماثلة .

المادة (٤)

إلغاء وتمديد تراخيص التشغيل

- ١- يحق لسلطات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد وصف تراخيص التشغيل المشار إليها في المادة (٣) من هذه الإتفاقية والخاصة بمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر وإلغاء أو تعليق هذه التراخيص أو فرض الشروط بشكل مؤقت أو دائم :
- (أ) إذا فشلت هذه المؤسسة في أن تقدم لسلطات الطيران لدى ذلك الطرف المتعاقد ما يثبت أهليتها التي تنص عليها القوانين واللوائح والقواعد التي تطبقها تلك السلطات بصورة عادية ومعقولة طبقاً لأحكام المعاهدة .
- (ب) إذا قصرت المؤسسة في اتباع القوانين واللوائح والقواعد المعمول بها لدى ذلك الطرف المتعاقد .
- (ج) إذا لم تقتنع سلطات الطيران لدى ذلك الطرف المتعاقد بأن الملكية الجوهرية لهذه المؤسسة وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد رعاياه . أو
- (د) إذا لم تقم المؤسسة بالتشغيل طبقاً للشروط المقررة فسي هذه الإتفاقية .
- ٢- إذا لم يكن العمل الفوري ضرورياً لمنع وقوع مخالفات جديدة للقوانين واللوائح والقواعد المشار إليها أعلاه ، فلا يجوز ممارسة الحقوق الواردة في الفقرة (١) من هذه المادة إلا بعد التشاور مع سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر طبقاً للمادة (١٤) من هذه الإتفاقية .

المادة (٣)

التعيين والترخيص

- ١- يحق لكل طرف متعاقد أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة بتعيين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لتشغيل الخطوط المتفق عليها وسحب أو تغيير هذه التعيينات .
- ٢- على سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر عند تلمس هذا الإخطار أن تصدر بدون تأخير تراخيص التشغيل اللازمة لمؤسسة النقل الجوي المعنية على الخطوط المتفق عليها مع مراعاة أحكام المادة (٤) من هذه الإتفاقية .
- ٣- يجوز لمؤسسة النقل الجوي عند تلمس هذا الترخيص أن تبدأ في أي وقت تشغيل الخطوط المتفق عليها بشكل كلي أو جزئي بشرط أن تنفذ تلك المؤسسة بتطبيق أحكام هذه الإتفاقية .

(ز) الإقليم : يكون له نفس المعنى المحدد له في المادة (٢) من المعاهدة ، ولكن بالنسبة لنيوزيلندا لا يشمل الإقليم جزر الكوك ونيوي وتوكيلاو .

المادة (٢)

منح المقوق

١- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية بفرض تشغيل خطوط جوية دولية من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر :-

- أ) الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الأول دون الهبوط فيه .
- ب) الهبوط في الإقليم المذكور لأغراض غير تجارية .
- ج) الهبوط في الإقليم المذكور لغرض أخذ وإتزال حركة دولية من ركاب وبضائع وبريد على حدة أو مجتمعة وذلك عند تشغيلها خطوطاً متفقاً عليها .

٢- ليس في نص الفقرة (١) من هذه المادة ما يخول مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لطرف متعاقد حق نقل ركاب وبضائع وبريد نظير مكافأة أو أجر من إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى داخل إقليم تلك الطرف .

المادة (١)

تعريفات

في تطبيق هذه الإتفاقية يقصد بالكلمات والعبارات التالية المعاني الموضحة قرين كل منها ما لم يدل سياق النص على غير ذلك :-

(أ) **سلطات الطيران** : تعني الوزير المسئول عن الطيران المدني أو أي شخص لو هيئة أخرى يعهد إليها للقيام بالمهام التي تمارسها حالياً السلطات المذكورة .

(ب) **الخطوط المتفق عليها** : تعني الخطوط الجوية المنتظمة على الطرق المحددة في ملحق هذه الإتفاقية وذلك لغرض نقل ركاب وبضائع وبريد على حدة أو مجتمعة .

(ج) **الإتفاقية** : تعني هذه الإتفاقية وملحقها وأية تعديلات لها .

(د) **المعاهدة** : تعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر سنة ١٩٤٤م بما في ذلك أي ملحق مضد طبقاً للمادة (٩٠) من تلك المعاهدة وأي تعديل للملاحق أو المعاهدة يتم طبقاً للمادتين (٩٠) و (٩٤) منهما طالما أن هذه الملاحق والتعديلات قد أصبحت نافذة المعمول بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقبين .

(هـ) **مؤسسة النقل الجوي المعينة** : تعني مؤسسة أو مؤسسات للنقل الجوي التي يتم تعيينها والترخيص لها طبقاً للمادة (٣) من هذه الإتفاقية .

(و) **التحركات** : تعني الأسعار التي تدفع لتقل الركاب والأمتعة والبضائع وشروط تطبيقها بما في ذلك أجور وشروط الوكالة والخدمات المساعدة الأخرى ولا يدخل في ذلك مقابل وشروط نقل البريد .

(ي) **خطوط جوية** و **خط جوي دولي** و **مؤسسة نقل جوي** و **العبوط** لأغراض غير تجاوية : تكون لها نفس المعاني المحددة لها في المادة (٩٦) من المعاهدة .

لما كانت حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة وحكومة نيوزيلندا
والمشار إليهما فيما بعد "بالطرفين المتعاقدين" طرفين في معاهدة الطيران
المدني الدولي التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من
ديسمبر ١٩٤٤م.

ورغبة منهما في عقد إتفاق بغرض إنشاء خطوط جوية بين إقليميهما
وما وراءهما .
ورغبة منهما في تحقيق أقصى درجات السلامة والأمن في النقل الجوي
الدولي .
فقد اتفقتا على ما يأتي :-

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

إنفاقية

بين

حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة

و

حكومة نيوزيلندا

في شأن

الخدمات الجوية

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE
GOUVERNEMENT DES EMIRATS ARABES UNIS ET LE
GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE

Le Gouvernement des Emirats arabes unis et

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande

Désignés ci-après par les "Parties";

Etant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944,

Désireux de conclure un accord en vue de créer des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà de ces territoires,

Désireux de garantir au plus haut degré la sûreté et la sécurité du transport aérien international,

Article 1. Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire :

(a) L'expression "autorités aéronautiques" signifie le Ministre chargé de l'aviation civile ou toute personne ou organe chargé d'exercer ces fonctions par ledit Ministère,

(b) L'expression "services convenus" signifie les services aériens réguliers assurés sur les routes indiquées dans l'annexe au présent Accord pour le transport de passagers, de marchandises et de courrier, conjointement ou séparément;

(c) Le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de son annexe et de tous amendements y relatifs;

(d) Le terme "Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention adopté conformément aux articles 90 et 94 de celle-ci, dans la mesure où ces annexes et amendements sont entrés en vigueur à l'égard des deux parties contractantes;

(e) L'expression "entreprise désignée" s'entend de toute entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent accord;

(f) L'expression "tarif" signifie le prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises, ainsi que les conditions dans lesquelles ce prix s'applique, y compris les prix et les conditions concernant les services d'agence et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion des rémunérations et conditions applicables à un transport du courrier;

(g) Les expressions "services aériens", "service aérien international", "entreprise de transport aérien", et "escale non commerciale", ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;

(h) L'expression "territoire" a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention, étant entendu que, dans le cas de la Nouvelle-Zélande, ce terme exclut les îles Cook, Nioué et Tokélaou.

Article 2. Octroi des droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants en vue de l'exploitation de services de transport aérien international par les compagnies désignées de l'autre Partie contractante :

- (a) droit de survoler son territoire sans y faire escale;
- (b) droit de faire des escales non commerciales sur son territoire; et
- (c) droit de faire sur son territoire des escales aux fins d'embarquer et de débarquer, dans le cadre de l'exploitation des routes indiquées dans l'annexe et en trafic international, des passagers, du fret et du courrier, conjointement ou séparément.

2. Aucune disposition du paragraphe 1 du présent article ne peut être interprétée comme conférant à une entreprise désignée de l'une des parties contractantes, le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre partie, des passagers, du fret et du courrier transportés à titre onéreux vers un autre point du territoire de l'autre partie contractante.

Article 3. Désignation et autorisation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante, autant de compagnies de transport aérien qu'elle l'entend pour exploiter des services convenus ainsi que de retirer ou de modifier de telles désignations.

2. Dès réception d'une telle désignation et sous réserve de l'article 4 du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie accorderont avec un minimum de formalités, les autorisations et les permissions appropriées à l'entreprise ou aux entreprises ainsi désignées leur permettant d'exploiter les services convenus en vue desquels elles auront été désignées.

3. Toute entreprise ayant reçu une telle autorisation pourra à tout moment commencer à exploiter les services convenus en tout ou en partie, à condition de se conformer aux dispositions du présent accord qui lui sont applicables.

Article 4. Révocation et limitation de l'autorisation

1. Les autorités aéronautiques de chaque partie contractante auront le droit de refuser l'autorisation visée à l'article 3 du présent accord aux entreprises désignées par l'autre partie, d'annuler ou de suspendre cette autorisation ou d'imposer des conditions à titre provisoire ou permanent:

(a) Si l'entreprise ne remplit pas les conditions prévues par la législation ou par la réglementation que les autorités aéronautiques de cette partie contractante appliquent normalement et à bon escient conformément à la convention;

(b) Si cette entreprise contrevient aux lois et règlements de cette partie contractante;

(c) Si elles n'ont pas l'assurance qu'une part importante et le contrôle effectif de l'entreprise sont détenus par la partie contractante qui a désigné l'entreprise ou par ses ressortissants;

(d) Si l'entreprise n'exploite pas les services dans les conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins que des mesures immédiates ne s'imposent pour prévenir la poursuite d'infraction aux dispositions des lois et règlements visés plus haut, les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article ne pourront s'exercer qu'après consultation des autorités aéronautiques de l'autre partie contractante, conformément à l'article 14 du présent Accord.

Article 5. Application des lois, règlements et règles

1. Les lois et règlements et règles d'une Partie contractante concernant l'admission sur son territoire et le départ hors dudit territoire d'aéronefs assurant des services de transport ou l'exploitation et la navigation d'aéronefs doivent être observés par les compagnies de transport aérien de l'autre Partie contractante à l'entrée, au séjour et au départ de ces aéronefs.

2. Les lois et règlements et règles d'une Partie contractante concernant l'admission, le contrôle, le transit, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine devront être appliqués sur ce territoire par toute entreprise désignée par l'autre partie lors du transit, de l'entrée, du séjour et du départ des passagers et équipages, du fret et du courrier.

3. Aucune des Parties n'accordera à sa propre compagnie aérienne ou à une autre compagnie aérienne une préférence dont ne bénéficierait pas une compagnie désignée de l'autre Partie engagée dans des services de transport aérien international analogue en matière de douane, d'immigration, de quarantaine et de ses autres règlements analogues.

4. Les passagers, les bagages et le fret en transit direct par le territoire de l'une des parties contractantes et qui ne quitteront pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne feront l'objet d'aucun contrôle, si ce n'est pour des raisons de sécurité aérienne, de contrôle des stupéfiants ou encore dans des circonstances spéciales.

Les bagages et le fret en transit direct seront exonérés de droits de douane et des autres taxes similaires.

Article 6. Reconnaissance des certificats et permis

1. Chaque Partie contractante reconnaît la validité, aux fins de l'exploitation des transports aériens internationaux visés dans le présent Accord, des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences encore délivrés ou validés par l'autre Partie contractante, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes qui pourraient être fixées conformément à la Convention. Chaque Partie contractante peut toutefois refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de son territoire, des brevets d'aptitude et des licences dont ses propres ressortissants seraient munis et qui leur auraient été délivrés ou qui auraient été validés par l'autre Partie contractante.

2. Chaque Partie contractante peut demander que des consultations aient lieu au sujet des normes de sûreté appliquées par l'autre Partie contractante aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et aux opérations des compagnies désignées. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie contractante conclut que l'autre Partie contractante n'applique pas et ne fait pas respecter effectivement, dans ces domaines, des normes et des prescriptions de sûreté au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui pourraient être fixées conformément à la Convention, l'autre Partie contractante en reçoit notification en même temps que des mesures jugées nécessaires pour qu'il y ait conformité avec les normes minimales susmentionnées; elle doit alors procéder aux ajustements voulus. Chaque Partie contractante se réserve le droit de retenir, révoquer ou restreindre l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'une compagnie ou des compagnies désignées par l'autre Partie contractante, si celle-ci ne prend pas les mesures appropriées en question dans un délai raisonnable.

Article 7. Sécurité aérienne

1. Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont de protéger, dans le cadre de leurs relations mutuelles, la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Sans restreindre la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les annexes à la Convention dans la mesure où lesdites dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement où la résidence permanente sont situés sur leur territoire et des exploitants des aéroports se trouvant sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante accepte que ses exploitants d'aéronefs soient tenus de respecter les dispositions de sécurité visées au paragraphe 3 ci-dessus dont l'autre Partie contractante exige l'observation lorsque leurs aéronefs entrent sur le territoire de celle-ci, en sortent ou s'y trouvent. Elle prend des mesures appropriées pour protéger les aéronefs et contrôler les passagers, les équipages, leurs bagages à main, les frets et les provisions de bord avant et pendant les opérations d'embarquement ou de chargement. En outre, chaque Partie contractante examine dans un esprit positif toute demande formulée par l'autre Partie

contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sécurité soient prises en cas de menace particulière à l'aviation civile.

5. Chaque Partie examinera avec bienveillance toute demande de l'autre Partie d'instituer des mesures administratives réciproques qui permettraient aux autorités aéronautiques d'une Partie de faire leurs propres évaluations des mesures de sécurité nécessaires aux opérateurs de vols concernant les vols à destination du territoire de la Partie qui fait la dite demande dans le territoire de l'autre Partie

6. En cas d'incident ou de toute menace d'incident entraînant la capture illicite d'aéronefs civils ou en cas d'autres actes illicites dirigés contre la sûreté de passagers, d'équipages, d'aéronefs, d'aéroports et d'installations de navigation aérienne, chaque Partie contractante prête son assistance à l'autre Partie contractante en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées pour mettre fin rapidement et au moindre risque audit incident ou à ladite menace.

7. Lorsqu'une Partie contractante a des raisons légitimes de penser que l'autre Partie contractante ne s'est pas conformée aux dispositions de sécurité aérienne visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 8. Droits de douane et autres redevances

1. Sur une base de réciprocité et autant que le permet sa législation, chaque partie contractante accordera à l'entreprise désignée de l'autre partie l'exemption des restrictions à l'importation et l'exonération des droits de douane, des droits d'excise, des frais d'inspection et autres droits et redevances nationaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles et lubrifiants, les fournitures techniques immédiatement consommables, les pièces de rechange (y compris les moteurs), l'équipement courant des aéronefs, les provisions de bord (y compris les alcools, tabacs et autres produits destinés à être vendus aux passagers en quantités limitées pendant le vol), et autres fournitures destinées à être consommées ou utilisées exclusivement dans le cadre de l'exploitation ou de l'entretien courant des aéronefs de toute entreprise désignée de l'autre partie contractante qui exploite les services convenus.

2. Les exonérations visées par le présent article s'appliqueront aux articles et fournitures énumérés au paragraphe 1 du présent article qui seront :

(a) introduits sur le territoire de l'une des parties contractantes par toute entreprise désignée de l'autre partie ou pour son compte;

(b) conservés à bord des aéronefs de toute entreprise désignée de l'une des parties contractantes à l'arrivée sur le territoire de l'autre partie ou au départ de ce territoire;

(c) embarqués à bord des aéronefs de toute entreprise désignée de l'une des parties contractantes sur le territoire de l'autre partie et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus;

que ces articles et fournitures soient ou non utilisés ou consommés en totalité sur le territoire de la partie contractante qui accorde l'exonération, à condition qu'ils ne soient pas aliénés sur ce territoire.

3. L'équipement de bord courant ainsi que les matériels et fournitures demeurant normalement à bord des aéronefs de toute entreprise désignée de l'une des parties contractantes ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre partie qu'avec l'assentiment des autorités douanières de cette dernière. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou écoulés de toute autre manière conforme à la réglementation douanière.

*Article 9. Principes régissant l'exploitation
des services convenus*

1. Les entreprises désignées par les deux parties contractantes auront la faculté d'exploiter dans des conditions égales et équitables les services convenus.

2. Dans le cadre de l'exploitation des services convenus, les entreprises désignées de chacune des parties contractantes prendront en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre partie de manière à ne pas porter indûment préjudice aux services convenus que cette dernière assure sur tout ou partie de la même route.

3. Les services convenus qu'assureront les entreprises désignées par les deux parties contractantes devront être étroitement adaptés au besoin du public en matière de transport sur les routes indiquées en annexe; ils devront viser essentiellement à fournir, pour un coefficient de charge normal, une capacité suffisante pour répondre à la demande courante et normalement prévisible en matière de transport de passagers, de fret et de courrier en provenance ou à destination du territoire de la partie contractante ayant désigné l'entreprise.

4. Le transport de passagers, de fret et de courrier, tant embarqués que déchargés en des points des routes indiquées en annexe situés sur le territoire de pays tiers, s'effectuera conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être proportionnée :

(a) aux exigences du trafic à destination et en provenance du territoire de la partie contractante ayant désigné l'entreprise;

(b) aux exigences du trafic dans les régions desservies par l'entreprise, compte tenu des services aériens locaux et régionaux;

(c) aux exigences de l'exploitation de services directs.

Article 10. Tarifs

1. Les tarifs applicables entre les territoires des deux parties contractantes seront établis à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs à prendre en considération, y compris le coût de l'exploitation, les intérêts des usagers, un bénéfice raisonnable, la qualité du service et, s'il y a lieu, les tarifs des autres entreprises qui desservent en totalité ou en partie les routes indiquées en annexe.

2. Les autorités aéronautiques de chacune des parties contractantes pourront exiger que les tarifs applicables à un service convenu leur soient soumis en vue de leur approbation (sous la forme qu'elles pourront chacune demander), auquel cas le dépôt des tarifs sera effectué au moins soixante (60) jours avant la date d'entrée en vigueur projetée, à moins que les autorités aéronautiques n'en autorisent le dépôt avec un préavis plus court.

3. Ces tarifs pourront être concertés entre les entreprises de transport aérien désignées par les deux parties contractants, qui en solliciteront l'approbation. Toutefois, il ne sera pas interdit à une entreprise désignée de proposer unilatéralement un tarif, ni aux autorités aéronautiques de l'approuver.

4. Si des tarifs doivent être déposés, ils ne prendront effet qu'après avoir été approuvés par les autorités aéronautiques des deux parties contractantes. Si les autorités aéronautiques d'aucune partie contractante n'ont exprimé leur désaccord dans les trente (30) jours à compter la date du dépôt, les tarifs seront réputés approuvés. Si le délai de dépôt est réduit comme prévu au paragraphe 2 ci-dessus, les autorités aéronautiques des deux parties contractantes pourront convenir que le délai de signification d'un éventuel désaccord sera inférieur à trente (30) jours.

5. Les tarifs qu'entend appliquer une entreprise désignée de l'une des parties contractantes pour le transport entre le territoire de l'autre partie et celui d'un Etat tiers devront être approuvés par les autorités aéronautiques de l'autre partie et par celles de l'Etat tiers, étant entendu toutefois que ces autorités ne devront pas imposer des tarifs différents de ceux pratiqués par leurs propres entreprises de transport aérien pour des services assurés entre les mêmes points. Une entreprise désignée d'une partie contractante devra soumettre ces tarifs aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante en se conformant à leurs prescriptions. L'approbation desdits tarifs pourra être retirée moyennant un préavis de quinze (15) jours au moins, à condition toutefois que la partie contractante concernée autorise l'entreprise en question à appliquer les mêmes tarifs que ses propres entreprises pour des services assurés entre les mêmes points.

Article 11. Représentation des entreprises

1. Toute entreprise désignée par l'une des parties contractantes sera autorisée, sur la base de la réciprocité et sous réserve du paragraphe 3 du présent article, à faire venir et à installer sur le territoire de l'autre partie contractante ses représentants et son personnel commercial, opérationnel et technique pour les besoins de l'exploitation des services convenus.

2. Ces besoins en personnel pourront, au choix de l'entreprise désignée, être couverts par son propre personnel ou en faisant appel à une autre organisation, société ou compagnie aérienne travaillant sur le territoire de l'autre partie contractante et autorisée à assurer les services en question sur ce territoire.

3. Les représentants et les membres du personnel visés au paragraphe 1 du présent article seront assujettis aux lois et règlements de l'autre partie contractante et, conformément à ces lois et règlements, chacune des parties contractantes devra, sur la base de la réciprocité et dans les meilleurs délais, accorder les autorisations d'emploi nécessaires, les visas des visiteurs et les autres documents similaires aux représentants et aux personnels en question.

Article 12. Activités commerciales et transferts de fonds

1. L'entreprise désignée par chacune des parties contractantes aura le droit de vendre des titres de transport sur le territoire de l'autre partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de ses agents. Elle aura le droit de vendre ces titres dans la monnaie du territoire ou, dans la mesure autorisée par la législation nationale, en devises librement convertibles d'autres pays; de même, toute personne pourra librement acheter ces titres de transport et s'acquittera du paiement en devises acceptées par l'entreprise.

2. Chaque partie contractante accorde à toute entreprise désignée de l'autre partie le droit de transférer librement, au taux de change officiel, les recettes excédant ses dépenses qui sont rapportées par le transport de passagers, de courrier et de fret sur le territoire de la première partie.

3. Ces transferts seront effectués sur la base du taux de change officiel des devises ou, en l'absence de taux de change officiel, au taux en vigueur sur le marché des devises.

Article 13. Statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque partie contractante fournissent, sur demande, aux autorités aéronautiques de l'autre partie, les états périodiques et autres documents statistiques normalement nécessaires pour vérifier la capacité correspondant aux services convenus.

Article 14. Consultation

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des parties contractantes se consulteront de temps à autre pour s'assurer de l'application et du bon respect des dispositions du présent Accord et aussi, si nécessaire, pour y apporter des modifications.

2. Chaque partie contractante pourra demander des consultations qui pourront avoir lieu oralement ou par correspondance et devront commencer dans les soixante (60) jours qui suivront la réception d'une demande écrite, à moins que les deux parties contractantes ne conviennent d'un délai plus long.

Article 15. Règlement des différends

1. En cas de différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord entre les parties contractantes, celles-ci s'efforcent d'abord de le régler par voie de négociation.

2. Si les parties contractantes ne parviennent pas à régler leur différend par la négociation, elles pourront convenir de le soumettre à la décision d'une personne ou d'un organisme déterminé, à moins que l'une ou l'autre ne le soumette à la décision d'un tribunal de trois arbitres, chacune des parties en nommant un et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chaque partie nommera son arbitre dans les soixante (60) jours suivant la date de réception d'une notification de l'autre partie par la voie diplomatique de son intention de soumettre le différend à l'arbitrage, et le troisième arbitre sera nommé dans les soixante jours qui suivent la désignation des deux premiers arbitres. Si l'une ou l'autre des parties

ne désigne pas son arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, l'une ou l'autre des parties pourra demander au président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner un ou plusieurs arbitres, selon le cas. Dans tous les cas, le troisième arbitre sera ressortissant d'un Etat tiers et présidera le tribunal d'arbitrage.

3. Les parties contractantes se conformeront à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Si l'une ou l'autre des parties contractantes manque à se conformer à une décision rendue conformément au paragraphe 2 du présent article et aussi longtemps qu'elle le fera, l'autre partie pourra limiter, suspendre ou annuler tous droits ou privilèges qu'elle aura accordés en vertu du présent Accord à la partie contractante défaillante (ou la ou les compagnies désignées de cette partie contractante).

Article 16. Modification de l'accord

Si l'une ou l'autre des parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent accord, elle pourra demander des consultations avec l'autre partie. Ces consultations pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques, soit oralement, soit par correspondance, et devront débiter dans les soixante (60) jours qui suivront la réception d'une demande écrite, à moins que les deux parties ne conviennent d'un délai plus long. Toute modification ainsi adoptée entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article 17. Conventions multilatérales

Le présent Accord sera modifié pour être conforme à toute convention multilatérale qui pourrait s'imposer aux deux parties contractantes.

Article 18. Dénonciation

Chacune des parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit et par voie diplomatique à l'autre partie sa décision de dénoncer le présent Accord; cette décision devra être notifiée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'accord prendra fin douze (12) mois à compter de la réception par l'autre partie de cette notification, à moins que celle-ci ne soit retirée par accord mutuel avant l'expiration de ce délai. Si l'autre partie contractante n'accuse pas réception de cette notification, celle-ci sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après qu'elle l'aura été par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et tout amendement y relatif seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Entrée en vigueur

Le présent Accord sera applicable à la date de sa signature et entrera en vigueur lorsque les deux parties contractantes se seront informées que les formalités constitutionnelles requises pour son entrée en vigueur ont été accomplies.

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

Fait en double exemplaire à Dubaï le 1er mars 1998 en anglais et en arabe, les deux textes faisant foi. En cas de différence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

ALEXANDER LOCKWOOD SMITH
Ministre du Commerce international

Pour le Gouvernement des Emirats arabes unis :

AHMED HUMAID AL TAYER
Ministre des Communications

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

1. Routes à desservir dans les deux sens par les entreprises désignées des Emirats arabes unis:

Points dans les Emirats arabes unis - n'importe quel point intermédiaire- points en Nouvelle-Zélande et n'importe quel point au-delà

2. Routes à desservir dans les deux sens par les entreprises désignées par la Nouvelle-Zélande :

Points en Nouvelle-Zélande - n'importe quel point intermédiaire- points dans les Emirats arabes unis et n'importe quel point au-delà.

Des points peuvent être omis sur un quelconque ou la totalité des vols à condition que chaque service commence ou se termine sur le territoire de la partie contractante qui a désigné l'entreprise en question.

No. 36563

**New Zealand
and
Cook Islands**

**Air Services Agreement between the Government of New Zealand and the
Government of the Cook Islands (with annexes). Rarotonga, 6 January 2000**

Entry into force: 6 January 2000 by signature, in accordance with article 17

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *New Zealand, 6 April 2000*

**Nouvelle-Zélande
et
Îles Cook**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et
le Gouvernement des îles Cook (avec annexes). Rarotonga, 6 janvier 2000**

Entrée en vigueur : 6 janvier 2000 par signature, conformément à l'article 17

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Nouvelle-Zélande, 6 avril 2000*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF NEW ZEALAND AND THE GOVERNMENT OF THE COOK ISLANDS

The Government of New Zealand and the Government of the Cook Islands (hereinafter, "the Parties");

Desiring to promote an international aviation system based on equity and competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public adequate service options at reasonable prices, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transport, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

(a) "aeronautical authorities" means, in each case the Minister responsible for Civil Aviation, and any person or agency authorised to perform the functions exercised by the said Minister,

(b) "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

(c) "air transport" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;

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

(e) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:

(i) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and

(ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;

(f) "designated airline" means an airline designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;

(g) "international air transport" means air transport that passes through the airspace over the territory of more than one State;

(h) "price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transport charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;

(i) "scheduled" means a series of flights performed by aircraft for the transport of passengers, cargo and mail between two or more points, where the flights are so regular or frequent as to constitute a systematic service, whether or not in accordance with a published timetable, and which are operated in such a manner that each flight is open to use by members of the public;

(j) "territory" has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention, provided that, in the case of New Zealand, the term "territory" shall exclude Tokelau.

Article 2. Grant of Rights

(1) Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transport by the airlines of the other Party:

- (a) the right to fly across its territory without landing,
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
- (c) the rights otherwise specified in this Agreement.

(2) Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3. Designation and Authorisation

(1) Each party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transport in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorised to conduct the type of international air transport specified in Annex I or in Annex II or in both.

(2) On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided that:

(a) the airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the Party designating the airline;

(b) effective control of that airline is vested in the Party designating the airline, nationals of that Party, or both;

(c) the airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws, regulations and rules normally applied to the operation of international air transport by the Party considering the application or applications; and

(d) the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4. Revocation of Authorisation

(1) Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorisations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

(a) that airline is not incorporated and does not have its principal place of business in the territory of the Party designating the airline,

(b) effective control of that airline is not vested in the Party designating the airline, or that Party's nationals, or both;

(c) that airline has failed to comply with the laws, regulations and rules referred to in Article 5 (Application of Laws, Regulations and Rules) of this Agreement; or

(d) the other Party is not maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety).

(2) Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with subparagraphs 1(c) or 1(d) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.

(3) This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5. Application of Laws, Regulations and Rules

(1) While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.

(2) While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws, regulations and rules relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations and rules relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers and crew and in relation to such cargo of the other Party's airlines.

(3) Neither Party shall give preference to its own or any other airline over a designated airline of the other Party engaged in similar international air transport in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations.

(4) Passengers, baggage and cargo in direct transit through the territory of either Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall not undergo any examination except for reasons of aviation security, narcotics control or in special circum-

stances. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

Article 6. Safety

(1) Each party shall recognise as valid, for the purpose of operating the international air transport provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licences at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognise as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to or validated for its own nationals by the other Party.

(2) Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorisation or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7. Aviation Security

(1) In accordance with their rights and obligations under international law, the 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. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on September 23, 1971, and any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon the Parties.

(2) The parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.

(3) The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions and appropriate recommended practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their princi-

pal place of business of permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

(5) Each Party shall also give sympathetic consideration to a request from the other Party to enter into reciprocal administrative arrangements whereby the aeronautical authorities of one Party could make in the territory of the other Party their own assessment of the security measures being carried out by aircraft operators in respect of flights destined for the territory of the Party making such a request.

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

(7) Each Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Party which is subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference and which lands in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

(8) When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement on the issues involved within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required to do so by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8. Commercial Opportunities

(1) The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transport.

(2) The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transport.

(3) Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. Each designated airline shall also have the

right, in the territory of the other Party, to offer its services as a ground-handling agent in whole or in part, to any other airline. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services which would be available if self-handling were possible.

(4) Any airline of either Party may engage in the sale of air transport in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents. Each airline shall have the right to sell such transport and any person shall be free to purchase such transport, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

(5) Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

(6) The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

(7) In operating or holding out international air transport pursuant to this Agreement, any designated airline may enter into cooperative arrangements, including but not limited to code-sharing or leasing arrangements, with any other airline including airlines of third countries which have the appropriate operating authorisations for the cooperative arrangement in question.

(8) Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transport of the Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transport any surface transport for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Access to airport customs processing and facilities shall be provided for such cargo, whether moving by surface or by air. Airlines may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transport operated by other airlines and indirect providers of cargo air transport. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transport combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transport.

Article 9. Customs Duties and Charges

(1) On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transport by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobac-

co and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transport shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (1) imposed by the national authorities, and (2) not based on the cost of the services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

(2) The following shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article with the exception of charges based on the cost of the service provided:

(a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;

(b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transport;

(c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transport, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and

(d) promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10. Fair Competition

(1) Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transport governed by this Agreement.

(2) Each Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, op-

erational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.

(3) Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

(4) Neither Party shall require the filing of schedules, programmes for non-scheduled flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorised in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimise the administrative burdens on air transport intermediaries and on designated airlines of the other Party of filing requirements and procedures.

Article 11. Pricing

(1) Prices for international air transport operated pursuant to this Agreement may be required to be filed with the aeronautical authorities of either Party for notification purposes.

(2) Prices must not be predatory or unreasonably discriminatory and must not represent abuse of dominant position.

Article 12. Statistics

The designated airlines shall provide the Aeronautical Authorities of the other party, if requested, all statistical data required to determine the capacity, origins, destinations and traffic volume carried by the aforementioned airline on the agreed services.

Article 13. Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 14. Settlement of Disputes

(1) Any dispute arising under this Agreement that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties to some person or body for decision. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.

(2) Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:

(a) Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

(b) If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph (a) of this paragraph, either Party may request the President of Council of the International Civil Aviation Organisation to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each 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 either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to render 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 of the majority of the tribunal shall prevail.

(6) The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.

(7) Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.

(8) The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation in connection with the procedures of paragraph 2 (b) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 15. Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by the other party, unless the notice is withdrawn before then by the agreement of the Parties.

Article 16. Registration with ICAO

(1) This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

(2) In the event of the conclusion of any general multilateral convention or agreement concerning air transport by which both Parties become bound, the present Agreement shall be amended so as to conform with the provisions of such convention or agreement.

Article 17. Entry into Force

This Agreement and its Annexes shall enter into force on the date of signature. Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Agreement between the government of New Zealand and Government of the Cook Islands Concerning Air Services, signed at Auckland, 21 June 1986, as amended.

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

Done at Rarotonga, this 6th day of January, 2000, in duplicate in the English language.

For the Government of New Zealand:

PHIL GOFF

For the Government of the Cook Islands:

ROBERT WOONTON

[ANNEX I]

SCHEDULED AIR TRANSPORT

Section 1. Routes

Airlines of each party designated pursuant to this Agreement to operate under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transport, as follows:

A. Routes for the airlines or airlines designated by the Government of New Zealand

1. From points behind New Zealand via New Zealand and intermediate points, to a point or points in the Cook Islands, and beyond.
2. Between the Cook Islands and any point or points.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Cook Islands

1. From points behind the Cook Islands via the Cook Islands and intermediate points to a point or points in New Zealand and beyond.
2. Between New Zealand and any point or points.

Section 2. Operational Flexibility

The designated airlines of each Party may, on any or all flights and at the option of each airline:

1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
4. Omit stops at any point or points, including points within the territory of the Party designating the airline;
5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes; and
6. Serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement.

Section 3. Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transport without any limitation as to change in type or number of aircraft operated, at any point on the route.

ANNEX II

NON-SCHEDULED INTERNATIONAL AIR TRANSPORT

Airlines of each Party designated pursuant to this Agreement to operate under this Annex shall have the right to operate non-scheduled international air transport over the routes specified and in accordance with the rights granted for scheduled services in this Agreement.

Each Party shall extend favourable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE
GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE ET LE
GOUVERNEMENT DES ÎLES COOK

Le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement des îles Cook (désignés ci-après par les "Parties");

Désireux de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence des compagnies de transport aérien assujetties à un minimum de réglementation et d'interventions officielles,

Désireux de faciliter l'expansion des possibilités qui s'offrent dans le domaine des transports aériens internationaux,

Reconnaissant que l'efficacité et la concurrence entre les services aériens internationaux renforcent le commerce, le bien-être des consommateurs et la croissance économique;

Désireux de permettre aux compagnies de transport aérien d'offrir aux voyageurs et aux expéditeurs toute une gamme de services, et animés du désir d'encourager les compagnies de transport aérien individuelles à adopter et à appliquer des tarifs innovateurs et concurrentiels;

Désireux d'assurer aux transports aériens internationaux le maximum de sûreté et de sécurité et réaffirmant les vives préoccupations que leur causent les actes perpétrés, ou les menaces dirigées, contre la sécurité des aéronefs, qui compromettent la sûreté des personnes ou des biens, entravent l'exploitation des transports aériens et incitent le public à douter de la sûreté de l'aviation civile;

Etant Parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1. Définitions

Aux fins du présent Accord, sauf indication contraire :

(a) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend, dans chacun des cas le Ministre chargé de l'aviation civile ou de toute personne ou organe chargé d'exercer ces fonctions par ledit Ministère,

(b) Le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de ses annexes et de tous amendements y relatifs;

(c) L'expression "transport aérien" s'entend de toute opération effectuée par des aéronefs en vue d'assurer le transport public de passagers, bagages, frets et courrier, séparément ou conjointement, moyennant rémunération ou en vertu d'un contrat de location;

(d) Les expressions "entreprise aérienne" et "escale à but non commercial" ont la signification que leur attribue l'article 96 de la Convention;

(e) Le terme "Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend :

(i) tout amendement qui est entré en vigueur en vertu de l'article 94 (a) de la Convention et qui a été ratifié par les deux Parties contractantes; et

(ii) toute annexe ou tout amendement y relatif adopté en vertu de l'article 90 de la Convention dans la mesure où cette annexe ou cet amendement est devenu, à un moment donné, applicable aux deux Parties contractantes;

(f) L'expression "compagnie désignée" s'entend d'une compagnie de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 3 du présent Accord;

(g) L'expression "transport aérien international" s'entend du transport aérien qui s'effectue en traversant l'espace aérien situé au-dessus du territoire de plus d'un Etat;

(h) Le terme "tarif" s'entend de tout tarif, taux ou prix à percevoir pour le transport des passagers (et de leur bagage) et / ou des frets (à l'exclusion du courrier) par les compagnies de transport aérien ou leurs agents et des conditions dans lesquelles ils sont offerts;

(i) L'expression "vols réguliers" signifie une série de vols effectués par un aéronef pour le transport de passagers, de fret et de courrier entre deux ou plusieurs points et dans la mesure où ces vols sont tellement réguliers ou fréquents qu'ils constituent un service systématique, même s'ils ne correspondent pas nécessairement à un calendrier officiel. Chacun de ces vols doit être accessible au public.

(j) Le terme "territoire" a la signification que lui donne l'article 2 de la Convention étant entendu que dans le cas de la Nouvelle-Zélande, le terme exclut Tokélaou.

Article 2. Octroi des droits

(1) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants en vue de l'exploitation de services de transport aérien international par les compagnies désignées de l'autre Partie contractante :

(a) droit de survoler son territoire sans y faire escale;

(b) droit de faire des escales non commerciales sur son territoire; et

(c) autres droits spécifiés dans le présent Accord

(2) Aucune disposition du présent article n'est censée conférer à des compagnies de transport aérien d'une Partie contractante le droit d'embarquer des passagers, leur bagage, des frets, ou du courrier transporté en compensation entre des points situés sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article 3. Désignation et autorisation

(1) Chaque Partie contractante a le droit de désigner autant de compagnies de transport aérien qu'elle l'entend pour exploiter des services de transport aérien international conformément aux dispositions du présent Accord ainsi que de retirer ou de modifier de telles désignations. Celles-ci sont transmises par écrit à l'autre Partie contractante par la voie diplomatique; elles indiquent si la compagnie de transport aérien est autorisée à assurer le type de transport aérien indiqué dans l'annexe I ou l'annexe II ou dans les deux annexes.

(2) Dès réception d'une telle désignation et de demandes d'autorisation d'exploitation et de permission technique présentées par la compagnie désignée conformément à la forme et à la manière prescrites, l'autre Partie accordera avec un minimum de formalités, les autorisations et les permissions appropriées avec un minimum de délai à condition que :

(a) la compagnie aérienne soit une personne morale et ait son siège principal et permanent sur le territoire de la Partie qui l'a désignée;

(b) le contrôle effectif de cette compagnie soit entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de celle-ci ou les deux;

(c) l'entreprise de transport aérien satisfait aux conditions prescrites par la législation, la réglementation et les règlements normalement appliqués à l'exploitation des services aériens internationaux par la Partie à laquelle sont soumises la ou les demandes; et

(d) la Partie qui désigne l'entreprise de transport aérien applique et administre les normes stipulées à l'article 6 (Sécurité) et à l'article 7 (Sécurité de l'aviation).

Article 4. Révocation de l'autorisation

(1) Chaque Partie contractante peut révoquer, suspendre ou limiter l'autorisation d'exploitation ou les permis techniques accordés à une compagnie désignée par l'autre Partie contractante si :

(a) la compagnie de transport aérien n'est pas une personne morale et n'ait pas son siège principal et permanent sur le territoire de la Partie qui l'a désignée;

(b) le contrôle effectif de la compagnie n'est pas entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou des ressortissants de celle-ci, ou les deux;

(c) la compagnie désignée ne satisfait pas aux conditions prescrites par les lois et règlements et règles mentionnés à l'article 5 (Application des lois, règlements et règles) du présent Accord, ou

(d) la Partie qui désigne la compagnie ne maintient ni n'applique les normes énoncées à l'article 6 (Sécurité).

(2) A moins que des mesures immédiates ne s'imposent pour prévenir la poursuite d'infraction aux dispositions des alinéas 1(c) ou 1(d) du présent article, les droits établis par le dit article ne seront exercés qu'après consultation de l'autre Partie.

(3) Le présent article ne limite pas le droit de l'une ou l'autre Partie contractante d'interrompre, de limiter ou de soumettre à certaines conditions le transport aérien conformément aux dispositions de l'article 7 (Sécurité aérienne).

Article 5. Application des lois, règlements et règles

(1) Les lois et règlements d'une Partie contractante concernant l'admission sur son territoire et le départ hors dudit territoire d'aéronefs assurant des services de transport ou l'exploitation et la navigation d'aéronefs doivent être observés par les compagnies de transport aérien de l'autre Partie contractante.

(2) Les lois et règlements d'une Partie contractante concernant l'admission sur son territoire et le départ hors dudit territoire de passagers, équipages ou frets transportés par des

aéronefs (y compris les règlements applicables à l'entrée, le passage en douane, la sécurité aérienne, l'immigration, les passeports, la douane et la quarantaine ou, dans le cas du courrier, les règlements postaux) doivent être observés par ou pour les passagers, les équipages ou les frets susmentionnés transportés par des compagnies de transport aérien de l'autre Partie contractante.

(3) Aucune des Parties n'accordera à sa propre compagnie aérienne ou à un autre compagnie aérienne une préférence dont ne bénéficierait pas une compagnie désignée de l'autre Partie engagée dans des services de transport aérien international analogue en matière de douane, d'immigration, de quarantaine ou autres.

(4) Les passagers, les bagages et le fret en transit direct sur le territoire de l'une des Parties et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport qui leur sont réservée à cet effet ne feront l'objet d'aucun examen, si ce n'est pour des raisons de sécurité aérienne ou de recherche des drogues ou dans des circonstances spéciales. Les bagages et le fret en transit direct seront exempts de droits de douane et d'autres taxes similaires.

Article 6. Sûreté

(1) Chaque Partie contractante reconnaît la validité, aux fins de l'exploitation des transports aériens internationaux visés dans le présent Accord, des certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences encore délivrés ou validés par l'autre Partie contractante, sous réserve que les conditions de délivrance ou de validation de ces certificats ou licences soient au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui pourraient être fixées conformément à la Convention. Chaque Partie contractante peut toutefois refuser de reconnaître la validité, aux fins du survol de son territoire, des brevets d'aptitude et des licences dont ses propres ressortissants seraient munis et qui leur auraient été délivrés ou qui auraient été validés par l'autre Partie contractante.

(2) Chaque Partie contractante peut demander que des consultations aient lieu au sujet des normes de sûreté appliquées par l'autre Partie contractante aux installations aéronautiques, aux équipages, aux aéronefs et aux opérations des compagnies désignées. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie contractante conclut que l'autre Partie contractante n'applique pas et ne fait pas respecter effectivement, dans ces domaines, des normes et des prescriptions de sûreté au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui pourraient être fixées conformément à la Convention, l'autre Partie contractante en reçoit notification en même temps que des mesures jugées nécessaires pour qu'il y ait conformité avec les normes minimales susmentionnées; elle doit alors procéder aux ajustements voulus. Chaque Partie contractante se réserve le droit de retenir, révoquer ou restreindre l'autorisation d'exploitation ou le permis technique d'une compagnie ou des compagnies désignées par l'autre Partie contractante, si celle-ci ne prend pas les mesures appropriées en question dans un délai raisonnable.

Article 7. Sécurité aérienne

(1) Conformément à leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation mutuelle qu'elles ont d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent

Accord. Sans restreindre la portée générale de leurs droits et obligations découlant du droit international, les Parties contractantes agissent conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi que tout autre accord multilatéral régissant la sécurité de l'aviation civile qui ait un caractère obligatoire pour les deux Parties.

(2) Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations de navigation aérienne ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

(3) Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux normes de sécurité aérienne fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent dans les annexes à la Convention; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire et des exploitants des aéroports se trouvant sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

(4) Chaque Partie contractante accepte que ses exploitants d'aéronefs soient tenus de respecter les dispositions de sécurité dont l'autre Partie contractante exige l'observation lorsque leurs aéronefs entrent sur le territoire de celle-ci, en sortent ou s'y trouvent. Elle prend des mesures appropriées pour protéger les aéronefs et contrôler les passagers, les équipages, leurs bagages à main, les frets et les provisions de bord avant et pendant les opérations d'embarquement ou de chargement. En outre, chaque Partie contractante examine dans un esprit positif toute demande formulée par l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sécurité soient prises en cas de menace particulière.

(5) Chaque Partie examinera avec bienveillance toute demande de l'autre Partie d'instituer des mesures administratives réciproques qui permettraient aux autorités aéronautiques d'une Partie de faire leurs propres évaluations des mesures de sécurité nécessaires aux opérateurs de vols concernant les vols à destination du territoire de la Partie qui fait ladite demande dans le territoire de l'autre Partie.

(6) En cas d'incident ou de toute menace d'incident entraînant la capture illicite d'aéronefs civils ou en cas d'autres actes illicites dirigés contre la sûreté de passagers, d'équipages, d'aéronefs, d'aéroports et d'installations de navigation aérienne, chaque Partie contractante prête son assistance à l'autre Partie contractante en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées pour mettre fin rapidement et au moindre risque audit incident ou à ladite menace.

(7) Chaque Partie contractante prendra les mesures qui lui semblent pratiques pour s'assurer que l'aéronef de l'autre Partie qui a atterri sur son territoire et qui est l'objet d'actes illicites soit séquestré à moins que son départ soit dicté par la nécessité de protéger la vie humaine. Ces mesures doivent, autant que de besoin, être prises sur la base de consultations mutuelles.

(8) Lorsqu'une Partie contractante a des raisons légitimes de penser que l'autre Partie contractante ne s'est pas conformée aux dispositions de sécurité aérienne visées dans le présent article, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante peuvent demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. L'absence d'accord satisfaisant dans les 15 jours qui suivent la date de la demande constitue un motif légitime pour retirer, révoquer, limiter ou assortir de conditions les autorisations d'exploitation ou le permis technique accordé à une ou à des compagnies de transport aérien de l'autre Partie contractante. En cas d'urgence, une Partie contractante peut prendre des mesures transitoires dans les 15 jours.

Article 8. Exploitation commerciale

(1) Les compagnies de transport aérien de l'une ou l'autre Partie contractante peuvent établir des bureaux de promotion et de vente de prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante.

(2) Les compagnies désignées de l'une ou l'autre Partie contractante peuvent, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante régissant l'entrée, la résidence et l'emploi, faire entrer et employer sur le territoire de l'autre Partie contractante le personnel administratif, commercial, technique, opérationnel et autres agents spécialisés nécessaires en vue de fournir des prestations de transport aérien.

(3) Chaque compagnie désignée a le droit d'assurer ses propres services au sol sur le territoire de l'autre Partie contractante ("services d'escale autogérés") ou, à son gré, de choisir de les confier à l'un des organismes concurrents. Chaque compagnie désignée a le droit, sur le territoire de l'autre partie, d'offrir ses services au sol à part entière ou partiellement, à toute autre compagnie aérienne. Ce droit n'est limité que par les contraintes matérielles imposées par les considérations tenant à la sûreté des aéroports. Lorsque de telles considérations s'opposent à ce que la compagnie autogère ses services d'escale, les services au sol sont fournis à toutes les compagnies de transport aérien dans des conditions de parfaite égalité; ils sont facturés sur la base de leur coût; et ils sont comparables en nature et en qualité aux services d'escale autogérés que la compagnie aurait pu assurer.

(4) Chaque compagnie désignée de l'une ou l'autre Partie contractante peut vendre des prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante soit directement et, à sa discrétion par l'entremise de ses agents. Chaque compagnie désignée peut vendre ces prestations et quiconque peut les acheter dans la monnaie dudit territoire ou en devises librement convertibles.

(5) Chaque Partie contractante a le droit de convertir et de transférer à son siège l'excédent des recettes sur les dépenses réalisées sur le territoire de la première Partie contractante. La conversion et le transfert seront autorisés sans retard, sans restrictions ni redevances au taux de change officiel ou, au choix, au taux de change applicable aux transactions et aux transferts courants à la date à laquelle le transporteur a présenté la demande initiale.

(6) Les compagnies désignées de chaque Partie contractante ont le droit de payer leurs dépenses faites sur le territoire de l'autre Partie contractante, y compris pour l'achat de com-

bustible, au choix en monnaie locale ou en monnaies librement convertibles, dans la mesure permise par la réglementation des changes en vigueur dans le pays.

(7) Dans des opérations de transport aérien international, les compagnies aériennes désignées peuvent coopérer y compris mais pas exclusivement sur des arrangements relatifs à la location, aux vols à code partagé. Les compagnies aériennes des pays tiers qui disposent des autorisations appropriées peuvent également coopérer.

(8) Nonobstant toute disposition contraire du présent Accord, les entreprises de transport aérien et les fournisseurs indirects de services de transport de fret peuvent sans restriction utiliser dans le cadre des transports aériens internationaux tout mode de transport de surface de marchandises à destination ou en provenance de tous points situés sur les territoires des Parties ou dans des pays tiers, y compris le transport à destination et en provenance de tous aéroports possédant des installations douanières, et ont droit le cas échéant, de transporter des marchandises en expédition en douane conformément aux lois et règlements applicables. L'accès aux installations et aux traitements douaniers aéroportuaires est assuré à ces marchandises, qu'elles soient transportées par voie terrestre ou aérienne. Les entreprises de transport aérien peuvent choisir d'assurer leurs propres transports de surface ou d'assurer ceux-ci par le biais d'accords pris avec d'autres transporteurs de surface y compris les services de transport de surface assurés par d'autres entreprises de transport aérien et par les fournisseurs indirects de services aériens de transport de fret. Ces services de transport combinés peuvent être offerts à un tarif unique de point à point pour le transport combiné aérien et de surface, à condition que les expéditeurs soient clairement informés des conditions de ces transports.

Article 9. Droits de douane

(1) A l'arrivée sur le territoire d'une Partie, les aéronefs utilisés en service aérien international par les compagnies désignées de l'autre Partie contractante de même que leur équipement normal, leur équipement au sol, les carburants et les lubrifiants, le matériel technique d'utilisation immédiate, les pièces de rechange (y compris les moteurs), et provisions de bord (y compris, sans que cette énumération soit limitative, les denrées alimentaires, les boissons et le tabac ainsi que d'autres produits destinés à la vente ou pour la consommation des passagers en quantité limitée au cours du vol) et d'autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'entretien et la prestation de service à bord de ces aéronefs seront exonérés sur une base de réciprocité des restrictions d'importation, d'impôts réels, prélèvements sur le capital, droits de douane, droits d'accise et autres redevances et frais similaires qui sont (1) imposés par les autorités nationales, et (2) et ne résultant pas des coûts d'une prestation de service, à condition que ces équipement et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

(2) Sont également exonérés sur une base de réciprocité des droits et taxes susmentionnés, à l'exception des redevances perçues au titre de services rendus :

(a) les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante, dans les limites fixées par les autorités compétentes de la Partie contractante concernée, pour être utilisées à bord d'aéronefs de l'autre Partie contractante exploités en

services convenus; même quand ces provisions sont destinées à être utilisées au cours d'une partie du vol passant au-dessus du territoire de la Partie où ils auront été embarqués;

(b) les équipements à utiliser au sol y compris les pièces de rechange, introduits sur le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante en vue de l'entretien ou de la remise en état des aéronefs de l'autre Partie contractante pour le transport aérien international;

(c) les carburants et les lubrifiants et fournitures techniques destinés à l'approvisionnement des aéronefs exploités par la ou les compagnies désignées de l'autre Partie contractante en services convenus, même si ces fournitures doivent être utilisées sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante où elles ont été embarquées; et

(d) le matériel de publicité ou de promotion introduit sur le territoire d'une Partie et embarqués pour être utilisés, dans les limites raisonnables, à bord d'un aéronef d'une compagnie aérienne de l'autre Partie même si ce matériel est utilisé au cours d'une partie du vol passant au-dessus du territoire de la Partie où ils ont été embarqués.

(3) Il peut être exigé que les équipements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

(4) Les exemptions que prévoit le présent Article s'appliqueront aussi au cas où les compagnies désignées d'une Partie auront conclu avec une autre compagnie des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article à condition que ladite compagnie bénéficie des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie.

Article 10. Concurrence loyale

(1) Chaque Partie contractante donne aux compagnies désignées des deux Parties contractantes la possibilité d'affronter la concurrence dans des conditions équitables et sur une base d'égalité sur le marché des transports aériens internationaux visés par le présent Accord.

(2) Chaque Partie contractante donne aux compagnies aériennes désignées la possibilité de fixer la fréquence et la capacité des vols internationaux qu'elles proposent sur des considérations commerciales fondées sur l'état du marché. Conformément à ce droit aucune des Parties ne fixera unilatéralement des limites au volume du trafic, à la fréquence ou à la régularité des vols, au type ou aux types d'aéronefs exploités par les compagnies désignées de l'autre Partie contractante, sauf pour répondre aux prescriptions douanières, techniques, opérationnelles ou écologiques uniformément observées en conformité avec les dispositions de l'article 15 de la Convention.

(3) Aucune Partie contractante n'imposera aux entreprises désignées de l'autre Partie de condition de premier refus, de taux d'embarquement, de redevance d'autorisation ou toute autre exigence concernant la capacité, la fréquence ou la régularité des vols qui iraient à l'encontre des fins du présent Accord.

(4) Aucune des deux Parties n'exigera la notification préalable, pour approbation des plans ou programmes des vols affrétés ou des plans opérationnels des entreprises de l'autre Partie, sauf quand cela pourra être nécessaire à la mise en oeuvre sur une base non discri-

minatoire, des conditions prévues au paragraphe 2 du présent article ou quand cela pourra être spécifiquement autorisé dans une annexe au présent Accord. Si pour information une Partie demande une telle notification, elle simplifiera autant que possible les formalités administratives pertinentes et les procédures à suivre par les intermédiaires de transport aérien et les entreprises désignées de l'autre Partie.

Article 11. Tarifs

(1) Il peut être exigé que les tarifs pour le transport aérien international exploité en application du présent accord soient notifiés aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante aux fins d'information.

(2) Les tarifs ne doivent pas être prohibitifs ni discriminatoires et ne doivent pas constituer un abus d'une position dominante.

Article 12. Statistiques

Les compagnies désignées fourniront aux autorités aéronautiques de l'autre partie contractante, à sa demande, toutes les statistiques nécessaires pour déterminer la capacité, l'origine et les destinations et le volume du trafic des compagnies aériennes mentionnées pour les services convenus.

Article 13. Consultations

L'une ou l'autre Partie contractante peut, à tout moment, demander que le présent Accord fasse l'objet de consultations. Ces consultations commencent dès que possible, et au plus tard soixante (60) jours après la date à laquelle l'autre Partie contractante en reçoit la demande, à moins qu'il n'en soit convenu autrement.

Article 14. Règlement des différends

(1) Tout différend survenant dans le cadre du présent Accord qui ne sera pas résolu par des consultations officielles peut être soumis à une personne ou à un organe. Si les Parties ne parviennent pas à s'entendre le différend sera soumis, à la demande de l'une ou l'autre des deux Parties, à l'arbitrage en conformité des procédures énoncées ci-après.

(2) L'arbitrage est rendu par un tribunal composé de trois arbitres qui est constitué comme suit :

(a) Dans les 30 jours qui suivent la date à laquelle la demande d'arbitrage a été reçue, chaque Partie contractante nomme un arbitre. Dans les 60 jours qui suivent la date à laquelle ils ont été nommés, ces deux arbitres désignent d'un commun accord un troisième arbitre qui exerce les fonctions de président du tribunal d'arbitrage;

b) Si l'une ou l'autre Partie contractante ne nomme pas d'arbitre ou si le troisième arbitre n'est pas désigné conformément à l'alinéa a) du présent paragraphe, l'une ou l'autre Partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de désigner dans les 30 jours le ou les arbitres requis. Si le Président

est ressortissant de l'une des Parties contractantes, le Vice Président le plus ancien, qui ne tombe pas sous le coup de cette incompatibilité, procède à la désignation.

(3) A moins qu'il n'en soit convenu autrement, le tribunal d'arbitrage détermine le domaine de sa juridiction en conformité du présent Accord et établira sa propre procédure. Le tribunal, une fois constitué, peut recommander que des mesures intérimaires soient prises en attendant sa décision final. Sur instruction du tribunal ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties, une conférence sera réunie dans les 15 jours pour déterminer les questions précises qui seront soumises à l'arbitrage du tribunal et pour déterminer les procédures spécifiques à suivre.

(4) A moins qu'il n'en soit convenu autrement, ou décidé par le tribunal, chaque Partie soumettra un mémoire dans les 45 jours qui suivent la date à laquelle le tiers arbitre aura été désigné. Les répliques seront dues dans les 60 jours suivants. A la demande de l'une ou l'autre des Parties, ou de son propre chef, le tribunal tiendra séance dans les jours suivant la date d'exigibilité des répliques.

(5) Le tribunal s'efforcera de rendre une sentence écrite dans les 30 jours qui suivent la clôture des débats, ou, s'il n'y a pas de débats, dans les 30 jours qui suivent la soumission des répliques. La décision de la majorité du tribunal l'emportera.

(6) Les Parties pourront soumettre des demandes d'éclaircissement en ce qui concerne la sentence; ces demandes devront être soumises dans les 15 jours qui suivront la date à laquelle la sentence aura été prononcée et les éclaircissements donnés dans les 15 jours qui suivront les demandes.

(7) Chaque Partie appliquera, dans les limites autorisées par sa législation nationale, les décisions et sentences du tribunal d'arbitrage.

(8) Les dépenses du tribunal d'arbitrage, y compris les honoraires et les frais des arbitres, seront partagées également entre les deux Parties. Toute dépense encourue par le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale à la suite des procédures prévues à l'alinéa b du paragraphe 2 du présent article sera considérée comme faisant partie des dépenses du tribunal d'arbitrage

Article 15. Dénonciation

L'une ou l'autre Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord. Cette notification est en même temps adressée à l'Organisation de l'aviation civile internationale. En pareil cas, l'Accord prend fin à minuit (heure locale du lieu où la notification est reçue par l'autre Partie contractante) immédiatement avant le premier anniversaire de la date à laquelle la notification a été reçue par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée, après accord, avant l'expiration de la période susmentionnée.

Article 16. Enregistrement auprès de L'OACI

(1) Le présent Accord et tout amendement y relatif seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

(2) En cas de conclusion d'une Convention ou d'un accord multilatéraux généraux relatifs au transport aérien devenu contraignant pour les deux parties, le présent accord est modifié de manière à le rendre conforme aux dispositions de ladite convention ou dudit accord.

Article 17. Entrée en vigueur

Le présent Accord et ses annexes entreront en vigueur à la date de la signature. Dès son entrée en vigueur, le présent Accord remplacera l'Accord sur le transport aérien entre le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande et le Gouvernement des îles Cook signé à Auckland le 21 juin 1986, tel qu'amendé.

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

Fait à Rarotonga en double exemplaire en anglais le 6 janvier 2000.

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

PHIL GOFF

Pour le Gouvernement des îles Cook :

ROBERT WOONTON

ANNEXE I

TABLEAU DES ROUTES

Section 1. Routes

Les entreprises de chaque Partie désignées conformément à la présente annexe du présent Accord pourront effectuer des services de transport aérien internationaux, comme suit :

A. Itinéraires pour l'entreprise ou pour les entreprises de transport aérien désignées par le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande :

1. Depuis des points situés en deçà de la Nouvelle-Zélande en passant par la Nouvelle-Zélande et des points intermédiaires jusqu'à un point ou des points situés dans les îles Cook et au-delà.
2. Entre les îles Cook jusqu'à un point ou des points.

B. Itinéraires pour l'entreprise ou pour les entreprises de transport aérien désignées par les îles Cook :

1. Depuis des points situés en deçà des îles Cook en passant par les îles Cook et des points intermédiaires jusqu'à un point ou des points situés en Nouvelle Zélande et au-delà.
2. Entre la Nouvelle-Zélande jusqu'à un point ou des points.

Section 2. Flexibilité opérationnelle

Chaque compagnie désignée peut, sur un vol quelconque ou sur tous les vols et à son gré :

1. Assurer des transports aériens dans un sens ou dans l'autre ou dans les deux sens;
2. Combiner plusieurs vols en un seul;
3. Desservir dans un ordre quelconque des points des points situés en deçà ou au-delà des territoires des Parties ainsi que des points intermédiaires sur les itinéraires;
4. Supprimer des escales à un ou plusieurs points, y compris des points situés sur le territoire de la partie qui désigne la compagnie;
5. Transférer le trafic de l'un de ses aéronefs à l'un quelconque de ses itinéraires;
6. Desservir des points en deçà d'un point quelconque de son territoire avec ou sans changement d'avion ou de numéro de vol et offrir ces services ou les porter à la connaissance du public en tant que services en transit direct sans aucune limitation quant à la situation géographique et sans préjudice de tout droit d'assurer des services aériens autrement autorisés aux termes du présent Accord.

Section 3. Changement de capacité

Sur tout tronçon ou tous tronçons internationaux des routes décrits ci-dessus, une compagnie désignée a le droit d'exploiter des services de transport aérien international sans aucune limitation quant au changement, en un point quelconque de la route, du type ou du nombre des aéronefs utilisés.

ANNEXE II

SERVICE AÉRIEN AFFRÉTÉ

Les compagnies de transport aérien d'une Partie contractante désignées conformément à la présente annexe ont le droit d'effectuer en charter des transports aériens internationaux de passagers sur des routes spécifiées conformément aux droits accordés pour des services réguliers dans le présent Accord.

Chacune des Parties accueillera favorablement les demandes des compagnies aériennes de l'autre Partie d'effectuer des transports non prévus par la présente annexe sur la base de la courtoisie et de la réciprocité.

No. 36564

**France
and
Mali**

Agreement between the Government of the French Republic and the Government of the Republic of Mali concerning migration. Bamako, 29 May 1998

Entry into force: 29 May 1998 by signature, in accordance with article 8

Authentic text: *French*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *France, 3 April 2000*

**France
et
Mali**

Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Mali dans le domaine des migrations. Bamako, 29 mai 1998

Entrée en vigueur : 29 mai 1998 par signature, conformément à l'article 8

Texte authentique : *français*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *France, 3 avril 2000*

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DU MALI DANS LE
DOMAINE DES MIGRATIONS

Le Gouvernement de la République Française et

Le Gouvernement de la République du Mali,

ci-après dénommés les Parties,

- Considérant les liens d'amitié unissant leurs deux Etats,
- Désireux d'entretenir un dialogue sur les questions relatives aux migrations, dans le respect de l'action souveraine des deux Etats,
- Conscients de la nécessité de mettre en place une politique de partenariat dans la gestion des migrations,
- Désireux, dans l'intérêt commun, d'assurer une gestion globale de la question migratoire sur le fondement du développement, de la dignité et du respect mutuel.

Sont convenus des dispositions suivantes :

Article 1er

Il est créé un Comité Franco-Malien sur les migrations.

Article 2

Le Comité est chargé d'organiser la médiation, l'échange d'informations, la concertation, la gestion et la promotion d'actions conjointes sur les questions relatives au séjour et au départ des personnes dans le cadre de la Convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Mali sur la circulation et le séjour des personnes et la Convention d'établissement entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République du Mali, signées à Bamako le 26 septembre 1994.

Dans le cadre du suivi des programmes ayant pour objectif la réinsertion des migrants et le développement de leur région de départ, le Comité est saisi périodiquement de rapports d'étapes relatifs à la mise en oeuvre des projets.

Il évalue et propose des mesures visant à promouvoir et à renforcer la coopération dans les domaines de la circulation des personnes et de la réinsertion des migrants.

Article 3

Le Comité se réunit au moins une fois tous les six mois, alternativement au Mali et en France. Il est présidé par le chef de la délégation qui reçoit. Cette délégation assure le se-

crétariat des débats, qui font l'objet d'un compte-rendu agréé par les deux chefs de délégation, et diffusé à l'ensemble des administrations concernées des deux pays.

Article 4

Le Comité est constitué, de façon paritaire, de représentants des administrations française et malienne.

La délégation française comprend:

- le Représentant du Ministre chargé de la Coopération,
- le Délégué interministériel au co-développement et aux migrations internationales ou son représentant,
- l'Ambassadeur de France au Mali ou son représentant,
- le Directeur des affaires africaines et malgaches ou son représentant,
- le Directeur des français à l'étranger et des étrangers en France ou son représentant,
- le Directeur du développement ou son représentant,
- le Directeur de la population et des migrations du Ministère de l'Emploi et de la Solidarité ou son représentant,
- le Directeur des libertés publiques et des affaires juridiques du Ministère de l'Intérieur ou son représentant.

La délégation malienne comprend :

- le Représentant du Ministre des Affaires Etrangères et des Maliens de l'Extérieur,
- l'Ambassadeur du Mali en France ou son représentant,
- le Directeur des Affaires juridiques et consulaires - MAEME - ou son représentant,
- le Directeur des affaires politiques - MAEME - ou son représentant,
- le Délégué Général chargé des Maliens de l'extérieur ou son représentant,
- le Directeur de la coopération internationale ou son représentant,
- le Directeur de l'émigration et de la police des frontières ou son représentant,
- le Directeur de l'office de la main d'oeuvre et de l'emploi, ou son représentant.

Chaque délégation peut s'adjoindre tout expert dont elle estime la participation utile, dans la limite de huit (8) experts par délégation.

Article 5

Un secrétariat permanent est chargé du suivi et de la coordination des activités du Comité Franco-Malien sur les migrations.

Le secrétariat permanent se réunit entre deux sessions du Comité et chaque fois que de besoin.

Le secrétariat permanent est composé de trois (3) membres :

- Le Chef de la délégation assurant la présidence de la session semestrielle du Comité,
- Un collaborateur du Président en exercice du Comité,

- l'Ambassadeur de France à Bamako ou son représentant /ou l'Ambassadeur du Mali à Paris ou son représentant.

Article 6

L'ordre du jour des délibérations du Comité est établi sur proposition du secrétariat permanent.

Le secrétariat permanent informe régulièrement le Comité, à l'occasion de chaque session, des suites qui auront été réservées aux conclusions et recommandations du Comité.

Les délibérations et les conclusions du Comité sont portées, sans délai, à la connaissance des autorités des deux pays.

Article 7

Les administrations des deux pays établissent la documentation nécessaire aux délibérations du Comité et la lui adressent au minimum un mois à l'avance.

Le Comité peut également se faire communiquer, par les administrations concernées, toutes données nécessaires au bon accomplissement de ses missions.

Article 8

Le présent Accord entre en vigueur à sa signature. Il est conclu pour une durée de 3 ans à compter de son entrée en vigueur. A l'expiration de cette période, il est prorogé par tacite reconduction pour une même période. La dénonciation devra être notifiée par la voie diplomatique, 3 mois avant l'expiration de chaque période. Cette dénonciation donne lieu à une ultime réunion du Comité.

En foi de quoi, les représentants des deux Parties, dûment autorisés à cet effet, ont signé le présent Accord et y ont apposé leur sceau.

Fait à Bamako, le 29 mai 1998, en deux exemplaires originaux en langue française.

Pour le Gouvernement de la République Française :

CHARLES JOSSELIN

Pour le Gouvernement de la République du Mali :

MODIBO SIDIBE

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FRENCH
REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF MALI
CONCERNING MIGRATION

The Government of the French Republic and

The Government of the Republic of Mali,

Hereinafter referred to as "the Parties",

Considering the ties of friendship that unite their two States,

Desiring to maintain a dialogue on migration questions, in compliance with the sovereignty of the two States,

Aware of the need to establish a policy of partnership in the management of migration,

Desiring in their common interest to manage the issue of migration in a comprehensive manner in keeping with the requirements of development, dignity and mutual respect,

Have agreed as follows:

Article 1

A French-Malian Committee on Migration shall be established.

Article 2

The Committee shall be responsible for arranging mediation, exchange of information and mutual consultations, and for managing and promoting joint action on matters relating to the stay and departure of persons under the Convention between the Government of the French Republic and the Government of the Republic of Mali on the movement and stay of persons and the Convention between the Government of the French Republic and the Government of the Republic of Mali on establishment signed at Bamako on 26 September 1994.

As part of the monitoring of programmes aimed at the reintegration of emigrants and the development of their regions of origin, progress reports on project implementation shall be submitted periodically to the Committee. The Committee shall assess and propose actions aimed at promoting and strengthening cooperation with respect to the movement of persons and the reintegration of emigrants.

Article 3

The Committee shall meet at least once every six months, alternately in Mali and in France. It shall be chaired by the head of the receiving delegation. The receiving delegation shall provide secretarial services to the Committee. Minutes of the Committee's deliberations shall be approved by the heads of both delegations and distributed to all the relevant Government agencies of the two countries.

Article 4

The Committee shall be composed of an equal number of representatives of the French and Malian Governments.

The French delegation shall be composed of:

- The representative of the Minister for Cooperation,
- The inter-ministerial representative responsible for joint development and international migrations or his representative,
- The Ambassador of France to Mali or his representative,
- The Director for African and Malagasy Affairs or his representative,
- The Director for French nationals abroad and aliens in France or his representative,
- The Director for Development or his representative,
- The Director for Population and Migration of the Ministry of Employment and Solidarity or his representative,
- The Director for Civil Liberties and Legal Affairs of the Ministry of the Interior or his representative.

The Malian delegation shall be composed of:

- The representative of the Minister for Foreign Affairs and Malians Abroad (MAEME),
- The Ambassador of Mali to France or his representative,
- The Director for Legal and Consular Affairs (MAEME) or his representative,
- The Director for Political Affairs (MAEME) or his representative,
- The Delegate General responsible for Malians abroad or his representative,
- The Director for International Cooperation or his representative,
- The Director for Emigration and Border Police or his representative,
- The Director of the Labour and Employment Office or his representative.

Each delegation may be assisted by any experts whose participation is deemed necessary, up to a maximum of eight experts per delegation.

Article 5

A permanent secretariat shall be responsible for monitoring and coordinating the activities of the French-Malian Committee on Migration.

The permanent secretariat shall meet between sessions of the Committee and whenever necessary.

- The permanent secretariat shall be composed of three members:
- The head of the delegation chairing the biannual meeting of the Committee,
- A member of the staff of the current Chairman of the Committee,

- The Ambassador of France in Bamako or his representative/or the Ambassador of Mali in Paris or his representative.

Article 6

The agenda for meetings of the Committee shall be proposed by the permanent secretariat.

The permanent secretariat shall keep the Committee regularly informed, at each meeting, of the action taken on the Committee's conclusions and recommendations.

The authorities of the two countries shall be promptly informed of the work and conclusions of the Committee.

Article 7

The Governments of the two countries shall prepare the relevant documentation for meetings of the Committee and make it available to the Committee at least a month in advance.

The Committee may also request from the relevant government agencies any information needed for the accomplishment of its mandate.

Article 8

This Agreement shall enter into force upon its signature. It shall be concluded for a period of three years from the date of its entry into force. Upon the expiry of that period, it shall be renewed by tacit agreement for a similar three-year period. Notification of any denunciation shall be made through the diplomatic channel three months prior to the expiry of each period. Such denunciation shall entail a final meeting of the Committee.

In witness whereof, the representatives of the two Parties, duly authorized to that effect, have hereby signed this Agreement and affixed their seal thereto.

Done at Bamako, on 29 May 1998, in two original copies in the French language.

For the Government of the French Republic:

CHARLES JOSSELIN

For the Government of the Republic of Mali:

MODIBO SIDIBE

No. 36565

**United Nations
and
United States of America**

Memorandum of agreement between the United Nations and the Government of the United States of America for the contribution of personnel to the International Criminal Tribunal for the former Yugoslavia (with annexes). New York, 2 July 1999

Entry into force: *2 July 1999 by signature*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *ex officio, 3 April 2000*

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.

**Organisation des Nations Unies
et
États-Unis d'Amérique**

Mémorandum d'accord entre l'Organisation des Nations Unies et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique relatif à la contribution de personnel au Tribunal pénal international pour l'ex-Yougoslavie (avec annexes). New York, 2 juillet 1999

Entrée en vigueur : *2 juillet 1999 par signature*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *d'office, 3 avril 2000*

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. 36566

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

**Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative
Region of the People's Republic of China and the Government of the Republic of
Mauritius concerning air services (with annex). Hong Kong, 3 July 1998**

Entry into force: 3 July 1998 by signature, in accordance with article 20

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *China, 10 April 2000*

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

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Région
administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine et le
Gouvernement de la République de Maurice (avec annexe). Hong-Kong, 3 juillet
1998**

Entrée en vigueur : 3 juillet 1998 par signature, conformément à l'article 20

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Chine, 10 avril 2000*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE HONG KONG
SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC
OF CHINA AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
MAURITIUS CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China ("the Hong Kong Special Administrative Region") and the Government of the Republic of Mauritius,

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

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

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

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

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

(b) The Government of the Republic of Mauritius 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 the Hong Kong Special Administrative Region.

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

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

Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorisation

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

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

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

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

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

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the 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 route 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 benefit attaching to it; and

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

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and the Republic of Mauritius 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 the Hong Kong Special Administrative Region and the Republic of Mauritius shall be filed with the aeronautical authorities of the

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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. Avoidance of Double Taxation

(1) Revenues, gross receipts, 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 revenues, receipts, 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 all taxes imposed in the area of the other Contracting Party.

(3) Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic and inmovable property pertaining to the operation of such aircraft which are received by an airline of one Contracting Party shall be subject to tax only in the area of that Contracting Party.

(4) For the purpose of this Article:

(a) the term "revenues, gross receipts, income or profits derived from the operation of aircraft in international traffic" shall include revenues, gross receipts, 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 the Hong Kong Special Administrative Region, an airline incorporated and having its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region and, in the case of the Repub-

lic of Mauritius, an airline substantially owned and effectively controlled by the Government of the Republic of Mauritius 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 providing for similar exemptions shall be in force between the Contracting Parties.

Article 10. Aviation Security

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 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 11. Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of that Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 12. Conversion and Remittance of Revenue

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

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

Article 13. Airline Representation and Sales

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

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

Article 14. User Charges

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

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

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

Article 15. Consultation

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 16. Settlement of Disputes

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

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

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

(b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation 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 17. Amendment

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

Article 18. Termination

One Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to 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 19. Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 20. Entry into Force

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

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

Done, in duplicate at Hong Kong this 3rd day of July 1998 in the English language.

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

STEPHEN IP

For the Government of the Republic of Mauritius:

ANAND GUNGAH

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

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

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

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in the Republic of Mauritius 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 Republic of Mauritius:

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

Notes:

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

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

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

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

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

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

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine ("Région administrative spéciale de Hong Kong") et le Gouvernement de la République de Maurice,

Désireux de conclure un accord afin de mettre en place le cadre de l'exploitation des services aériens entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et la République de Maurice,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

a) l'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, le Directeur de l'Aviation civile et, dans le cas de la République de Maurice, le Ministre chargé de l'aviation 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 4 du présent Accord;

c) le terme "zone", en ce qui concerne la Région administrative spéciale de Hong Kong, désigne l'île de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux Territoires et, en ce qui concerne la République de Maurice, 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 1944;

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

e) l'expression "le présent Accord" désigne également l'Annexe au présent 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 oeuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris à celles de ses Annexes et 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 des escales 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. Lesdits services et lesdites routes sont ci-après appelés "les services convenus" et "les routes indiquées" respectivement. Pour l'exploitation des services convenus sur une route indiquée, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante bénéficient, outre les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales dans la zone de l'autre Partie contractante en des points fixés pour ladite 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 contractante, 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 événements politiques, ou encore de circonstances particulières et exceptionnelles, une entreprise de transport aérien désignée par l'une des Parties contractantes ne se trouve pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire normal, l'autre Partie contractante fait tout ce qui est en son pouvoir pour faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en réaménageant temporairement les routes de façon appropriée.

Article 4. 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 convenus sur les routes indiquées, ainsi que d'annuler 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 de transport aérien désignée(s) les autorisations d'exploitation voulues.

3. a) Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Ac-

cord, s'il n'a pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et du contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains du Gouvernement de la République de Maurice ou de ses ressortissants.

b) Le Gouvernement de la République de Maurice 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, dans tous les cas où il n'est pas certain que ladite entreprise de transport aérien est bien immatriculée dans la Région administrative spéciale de Hong Kong et qu'elle y a son lieu principal d'activités.

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 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 5. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit d'annuler ou de suspendre une autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise 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 la Région administrative spéciale 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 de Maurice ou de ses ressortissants;

ii) dans le cas du Gouvernement de la République de Maurice si celui-ci n'a pas la preuve que cette entreprise de transport aérien a été constituée et a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong Kong; ou

b) si l'entreprise 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 conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

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

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

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

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

3. Les services convenus, 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 pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la 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 convenus, compte 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.

4. Les Parties contractantes déterminent conjointement de temps à autre la capacité à fournir sur les routes indiquées.

Article 7. Tarifs

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

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

b) du taux de fret appliqué par une entreprise pour le transport de marchandises (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 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 transport entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et la République de Maurice sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de l'exploitation des services convenus, 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.

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

5. Tout tarif proposé peut être 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 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.

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 conjointement le tarif. A cette fin, 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 débiter dans les 30 jours à compter de la date de réception d'une telle demande écrite par l'autre Partie contractante.

7. Si un tarif est rejeté par l'une des autorités aéronautiques 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 16 du présent Accord.

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

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

a) au-delà de 12 mois après la date d'expiration, quand ce tarif comprend une telle date;

b) quand il n'en comporte pas, au-delà de 12 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 appliqués par les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong Kong pour le transport entre la République de Maurice et un autre État doivent être agréés par les autorités aéronautiques de la République de Maurice et, le cas échéant, par celles de l'autre État. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées de la République de Maurice pour les transports entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et un État autre que la République de Maurice doivent être agréés par les autorités aéronautiques de la Région administrative spéciale de Hong Kong et, le cas échéant, par celles de l'autre État.

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

c) Tout tarif ainsi proposé peut être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques de la Partie contractante auprès desquelles il a été déposé et il est réputé tel par ces autorités, à moins que, dans les 30 jours suivant la date de son dépôt, elles 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.

Article 8. Droits de douane

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises de transport aérien 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 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), billets imprimés, feuilles de route, documents à en-tête de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes et documents publicitaires usuels distribués gratuitement par ladite entreprise), introduits dans la région de l'une des Parties contractantes 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 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 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 9. Prévention de la double imposition

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

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

3. Les bénéfices découlant du transfert d'un aéronef exploité pour le trafic international et des biens meubles ayant trait à l'exploitation dudit aéronef qui sont enregistrés par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante ne sont assujettis à l'impôt sur les bénéfices que dans la zone de ladite Partie contractante.

4. Aux fins du présent article :

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

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

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

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

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

c) l'expression "entreprise de transport aérien d'une Partie contractante" désigne, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, une entreprise de transport aérien enregistrée et ayant son principal centre d'activité dans la Région administrative spéciale de Hong Kong et, dans le cas de la République de Maurice, une entreprise de transport aérien dont les actions appartiennent en majorité au Gouvernement de la République de Maurice ou à ses ressortissants.

5. Le présent article n'a pas d'effet tant qu'un accord visant à prévenir la double taxation en ce qui concerne l'impôt sur le revenu, prévoyant des exonérations similaires, est en vigueur entre les Parties contractantes.

Article 10. 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, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Chaque Partie contractante accorde sur demande à l'autre Partie contractante toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les

autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de 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. 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 lesdits 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 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 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.

Article 11. Fourniture de statistiques

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

Article 12. Conversion et transfert des recettes

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

trative spéciale de Hong Kong vers la République de Maurice, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

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

Article 13. Représentation 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, leurs cadres techniques, les agents d'exploitation et les autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre des prestations de transport aérien 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.

Article 14. Redevances d'usage

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

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

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

Article 15. Consultations

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

Article 16. Règlement des différends

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

2. Si elles n'y parviennent pas, les Parties contractantes peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme choisi par elles d'un commun accord; sinon, le différend est, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres constitué de la manière suivante :

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 17. Amendement

Les amendements éventuels au présent Accord entrent en vigueur une fois confirmés par écrit par les Parties contractantes.

Article 18. Dénonciation

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

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

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

Article 20. Entrée en vigueur

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 3 juillet 1998 en langue anglaise.

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

STEPHEN IP

Pour le Gouvernement de la République de Maurice :

ANAND GUNGAH

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première Section

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la Région administrative spéciale de Hong Kong:

Région administrative spéciale de Hong Kong - points intermédiaires - points dans la République de Maurice - points au-delà.

Notes :

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

2. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée de la Région administrative spéciale de Hong Kong peut, 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 dans la République de Maurice et les points au-delà, pourvu que les services convenus sur ces routes aient la Région administrative spéciale de 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 à des points dans la République de Maurice, ou vice-versa, sauf sur décision que peuvent prendre conjointement 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 l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la République de Maurice :

Points dans la République de Maurice - points intermédiaires - Région administrative spéciale de Hong Kong - points au-delà.

Notes :

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

2. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée de la République de Maurice peut, 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 dans la République de Maurice, les points intermédiaires et les points au-delà, pourvu que les services convenus sur ces routes aient la République de Maurice comme point d'origine.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué à des points dans la Région administrative spéciale de Hong Kong, ou vice-versa, sauf sur décision que peuvent prendre conjointement 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.

No. 36567

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

**Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative
Region of the People's Republic of China and the Government of the Sultanate of
Oman concerning air services (with annex). Muscat, 8 December 1998**

Entry into force: 26 March 1999 by notification, in accordance with article 20

Authentic texts: *English and Arabic*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *China, 10 April 2000*

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

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Région
administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine et le
Gouvernement du Sultanat d'Oman (avec annexe). Mascate, 8 décembre 1998**

Entrée en vigueur : 26 mars 1999 par notification, conformément à l'article 20

Textes authentiques : *anglais et arabe*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Chine, 10 avril 2000*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE HONG KONG
SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC
OF CHINA AND THE GOVERNMENT OF THE SULTANATE OF OMAN
CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China ("the Hong Kong Special Administrative Region") and the Government of the Sultanate of Oman,

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

(a) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region, the Secretary for Economic Services and the Director of Civil Aviation, and in the case of the Government of the Sultanate of Oman, the Minister of Communications, or, in both cases, any person or body authorised perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

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

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

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

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

(f) The term "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;

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

(i) 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;

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

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

(iv) 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.

Article 2. Provision 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.

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 two airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

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

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

(b) The Government of the Sultanate of Oman 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 the Hong Kong Special Administrative Region.

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

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

Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorisation

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

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

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

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

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

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

(3) In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under this Agreement including Article 16 shall not be prejudiced.

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.

Article 7. Tariffs

(1) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and the Sultanate of Oman 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 the Hong Kong Special Administrative Region and the Sultanate of Oman 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(g) of this Agreement. It shall be filed not less than 60 days (or such shorter period as agreed) 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 16 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 the Hong Kong Special Administrative Region for carriage between the Sultanate of Oman and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Sultanate of Oman and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Sultanate of Oman for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and a State other than the Sultanate of Oman shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Hong Kong Special Administrative Region and, where appropriate, of the other State.

(b) Any proposed tariff for such carriage shall be filed by the designated airline of one Contracting Party seeking approval of such tariff with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. It shall be filed in such form as those aeronautical authorities

may require to disclose the particulars referred to in Article 1(g) of this Agreement 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 by 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 routing being used) to the tariff charged by an airline of the Contracting Party for comparable services between the same points or is more restrictive or higher than that tariff.

Article 8. Exemption from Customs & Other 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 and intended solely for use by or in the 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 and aircraft stores (including 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 and intended solely for use on board such aircraft in the operation of international air services, 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. Animals and Plants Quarantine

Airlines designated by each Contracting Party shall comply with the laws of the other Contracting Party as to the admission to, or removal from, its area of animals and plants while their aircraft enter into, stay in, or depart from the area of that other Contracting Party.

Article 10. Aviation Security

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 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 11. Exchange of Information

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such information, including periodic or other statements of statistics, as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of that Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 12. Conversion and Remittance of Revenue

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

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the prevailing foreign exchange market rates.

Article 13. Airline Representation and Sales

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of their own commercial, 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, in accordance with the laws and regulations of that Contracting Party uniformly applied.

Article 14. User Charges

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 15. Consultation

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

Article 16. Settlement of Disputes

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

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

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

(b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation 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 17. Amendment

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

Article 18. Termination

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 19. Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 20. 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 Muscat this eighth day of December 1998 in the English and Arabic languages, both texts being equally authentic. In the case of divergence between the texts of this Agreement, the English text shall prevail.

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

STEPHEN IP

For the Government of the Sultanate of Oman:

SALIM BIN ABDULLAH AL-GHAZALI

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

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

Hong Kong Special Administrative Region - intermediate points - Muscat - points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at the Hong Kong Special Administrative Region.
3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at Muscat or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Sultanate of Oman:

Muscat - intermediate points - Hong Kong Special Administrative Region - points beyond.

Notes.

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

2. The designated airline or airlines of the Sultanate of Oman 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 Muscat.

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

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

القسم الثاني :

الطرق التي تستثمرها شركة أو شركات الطيران المعينة من قبل
سلطنة عمان :

مسقط - نقاط متوسطة - إقليم هونج كونج الإداري الخاص -
نقاط فيما وراء .

ملاحظات :

- ١- يجب تحديد النقاط التي يتم خدمتها على الطرق المحددة أعلاه من كلا
سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين معا .
- ٢- لشركة أو شركات الطيران المعينة من قبل سلطنة عمان الغاء الهبوط في
أي أو جميع رحلاتها في أي من النقاط على الطرق المحددة أعلاه .
كما يجوز ان تخدم النقاط المتوسطة وفقا لأي ترتيب ، والنقاط
فيما وراء وفقا لأي ترتيب ، شريطة أن تبدأ الخدمات المتعلق عليها على
هذه الطرق من مسقط .
- ٣- لايجوز أخذ أي حركة على متن الطائرات من نقطة متوسطة أو نقطة
فيما وراء وانزالها في إقليم هونج كونج الإداري الخاص أو بالعكس ،فيما
عدا مايجوز أن تتفق عليه معا سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين
من وقت لآخر .
- ٤- لايجوز خدمة أي نقطة في البر الرئيسي للصين كنقطة متوسطة أو نقطة
فيما وراء .

ملحق

جدول الطرق

القسم الأول :

الطرق التي تستثمرها شركة أو شركات الطيران المعينة من قبل إقليم هونج كونج الإداري الخاص :
إقليم هونج كونج الإداري الخاص - نقاط متوسطة - مسقط -
نقاط فيما وراء .

ملاحظات :

- ١- يجب تحديد النقاط التي يتم خدمتها على الطرق المحددة أعلاه من قبل سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين معا .
- ٢- لشركة أو شركات الطيران المعينة من إقليم هونج كونج الإداري الخاص الغاء الهبوط في أي من النقاط على الطرق المحددة أعلاه .
كما يجوز أن تخدم النقاط المتوسطة وفقا لأي ترتيب ، والنقاط فيما وراء وفقا لأي ترتيب ، شريطة أن تبدأ الخدمات المنفرد عليها على هذه الطرق من إقليم هونج كونج الإداري الخاص .
- ٣- لا يجوز أخذ أي حركة على متن الطائرات من نقطة متوسطة أو من نقطة فيما وراء وانزالها في مسقط أو بالعكس ، فيما عدا ما يجوز أن تنفذ عليه مع سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين من وقت لآخر .
- ٤- لا يجوز خدمة أي نقطة في البر الرئيسي للصين كنقطة متوسطة أو نقطة فيما وراء .

مادة (٢٠)

سريان المفهوم

تدخل هذه الإتفاقية حيز النفاذ بمجرد أن يخطر الطرفان المتعاقدان كل منهما الآخر كتابة بأن أي إجراءات ضرورية قد تم اتخاذها .

وإثباتا لذلك فإن الموقعين أنناه ، بناء على التفويض المعطى لكل منهما من قبل حكومته قد وقعنا على هذه الإتفاقية .

حررت من نسختين في مسقط بتاريخ ١٩ شعبان ١٤١٩ هـ الموافق ٨ ديسمبر ١٩٩٨م باللغتين العربية والانجليزية، ولكل نص منهما حجية متساوية . وفي حالة الاختلاف بين نصي هذه الإتفاقية ، يعتد بالنص الانجليزي .

عن حكومة
مسقط عمان

عن حكومة
إقليم هونج كونج الاداري الخاص
لجمهورية الصين الشعبية

مسالم بن عبدالله الغزالي

سستين . أي . بي

مادة (١٩)
التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي
.....

تسجل هذه الإتفاقية وأي تعديلات تدخل عليها لدى منظمة
الطيران المدني الدولي .

مادة (١٨)

الإنهاء
.....

بجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة في أي وقت بقراره إنهاء هذه الاتفاقية وتنتهي هذه الاتفاقية عند منتصف الليل (في مكان استلام الاخطار) مباشرة قبل الذكرى الأولى لتاريخ استلام هذا الاخطار من قبل ذلك الطرف المتعاقد الآخر، ما لم يتم الاتفاق على سحب الاخطار المذكور قبل انقضاء هذه الفترة .

مادة (١٧)

التعديـل

.....

تدخل أي تعديلات على هذه الاتفاقية يتفق عليها الطرفان المتعاقدان حين
النفـاذ عند التأكيـد عليها كتابـة من قـبل الطرفين المتعـاقدين .

- (٣) فيما عدا ماتنص عليه هذه المادة فيما بعد أو ما يتفق عليه الطرفان المتعاقدان ، فعلى هيئة التحكيم اقرار حدود سلطتها ووضع الاجراءات الخاصة بها . وبناء على توجيه من هيئة التحكيم ، أو طلب من طرف متعاقد ، يتم عقد مؤتمر لتحديد الموضوعات التي سيتناولها التحكيم بكل دقة والاجراءات التي يتعين اتباعها وذلك فيما لايتجاوز ٣٠ يوما بعد اكتمال تشكيل هيئة التحكيم .
- (٤) فيما عدا ما يتفق عليه الطرفان المتعاقدان أو تقرره هيئة التحكيم ، على كل من الطرفين المتعاقدين التقدم بمذكرة في غضون ٤٥ يوما من اكمال تشكيل هيئة التحكيم ، ويجب تقديم الردود في غضون ٦٠ يوما بعد ذلك . وتعقد هيئة التحكيم جلسة استماع بناء على طلب طرف متعاقد، أو حسبما تقرره ، في غضون ٣٠ يوما بعد الوقت المحدد لورود الطلبات .
- (٥) على هيئة التحكيم السعي لاصدار قرار كتابي في غضون ٣٠ يوما بعد انتهاء الاستماع أو ، ان لم تعقد جلسة استماع ، بعد التاريخ الذي يقدم فيه الردان ويصدر القرار بأغلبية الأصوات .
- (٦) يجوز لطرف متعاقد التقدم بطلب لاستيضاح القرار في غضون ١٥ يوما بعد استلامه له على أن يصدر هذا الايضاح في غضون ١٥ يوما من الطلب المذكور .
- (٧) يكون قرار هيئة التحكيم ملزما للطرفين المتعاقدين .
- (٨) يتحمل كل من الطرفين المتعاقدين تكاليف المحكم الذي يقوم بتعيينه . ويتحمل الطرفان المتعاقدان مناصفة التكاليف الأخرى لهيئة التحكيم بما في ذلك أي مصروفات تنجم عن تنفيذ رئيس أو نائب رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي للاجراءات الواردة في الفقرة (٢) (ب) من هذه المادة .

مادة (١٦)

تسوية المنازعات

.....

(١) إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، فعلى الطرفين المتعاقدين أولاً محاولة فضه عن طريق التفاوض .

(٢) إذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصل إلى تسوية للنزاع عن طريق التفاوض ، يجوز لهما إحالته إلى شخص أو هيئة حسبما يتفقان عليه أو، بناء على طلب طرف متعاقد ، يعرض للبت فيه على هيئة تحكيم مشكلة من ثلاثة محكمين والتي يتم تشكيلها كالتالي :-
أ- على كل من الطرفين المتعاقدين، في غضون ٣٠ يوماً بعد استلام طلب التحكيم، تعيين محكم واحد . ويعين المحكام بالاتفاق بينهما، في غضون ٦٠ يوماً من تعيين ثانيهما، المحكم الثالث من مواطني دولة يمكن اعتبارها محايدة فيما يخص النزاع، والذي يترأس هيئة التحكيم .

ب- إذا لم يتم أي تعيين في غضون المدة المحددة أعلاه، يجوز للطرف المتعاقد أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي إجراء التعيين اللازم في غضون ٣٠ يوماً . وفي حالة اعتبار رئيس المجلس لنفسه مواطناً من دولة لا يمكن اعتبارها محايدة فيما يخص النزاع ، يقوم أعلى نائب للرئيس الذي لا يمكن اعتباره غير مؤهل لنفس السبب ، بإجراء التعيين .

مادة (١٥)

المشاورات

.....

لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب في أي وقت التشاور بشأن تنفيذ ،
تفسير ، تطبيق أو تعديل هذه الاتفاقية . وتبدأ تلك المشاورات ، التي قد تكون
بين سلطات الطيران بالطرفين المتعاقدين، في غضون ٦٠ يوماً من تاريخ استلام
الطرف المتعاقد الآخر لهذا الطلب كتابة، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على
خلاف ذلك .

مادة (١٤)
رسوم الاستخدام

لايجوز لطرف متعاقد أن يفرض أو يسمح بفرض رسوم استخدام على شركات الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أعلى من تلك المفروضة على شركات الطيران التابعة له التي تستثمر على نفس الخدمات الجوية الدولية .

مادة (١٣)

تمثيل ومبيعات شركة الطيران

.....

- (١) لشركات الطيران المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين الحق ، طبقاً لقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر فيما يخص الدخول، الإقامة، والتوظيف ، أن تدخل وتحفظ في منطقة ذلك الطرف المتعاقد الآخر بموظفيها للأعمال التجارية ، الادارية ، الفنية التشغيلية ، وغيرهم من المتخصصين الذين يكونون مطلوبين لتوفير النقل الجوي .
- (٢) لشركات الطيران المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين الحق في ممارسة البيع في النقل الجوي في منطقة الطرف المتعاقد الآخر، طبقاً لقوانين وأنظمة ذلك الطرف المتعاقد المطبقة بصفة عامة .

مادة (١٢)

إبدال وتحويل الإيرادات

- (١) لشركات الطيران المعنية من قبل إقليم هونج كونج الإداري الخاص الحق لدى الطلب أن تبدل وتحويل إلى إقليم هونج كونج الإداري الخاص من سلطنة عمان الإيرادات المحلية الفائضة عن المبالغ المنصرفة محليا . ولشركات الطيران المعنية من قبل سلطنة عمان الحق لدى الطلب أن تبدل وتحويل إلى سلطنة عمان من إقليم هونج كونج الإداري الخاص الإيرادات المحلية الفائضة عن المبالغ المنصرفة محليا .
- (٢) يسمح بإبدال وتحويل هذه الإيرادات دون قيود وبأسعار الصرف السائدة في سوق العملات الأجنبية .

مادة (١١)

تبـايل المـلومـات

.....

على سلطات الطيران في كل من الطرفين المتعاقدين أن تقدم الى سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر، عند الطلب، المعلومات، بما في ذلك البيانات الاحصائية الدورية أو غيرها التي قد تكون مطلوبة بصورة معقولة بغرض مراجعة السعة المقدمة على الخدمات المتفق عليها من قبل شركات الطيران المعنية من ذلك الطرف المتعاقد . وتتضمن هذه البيانات جميع المعلومات المطلوبة لتحديد كمية الحركة المنقولة بواسطة شركات الطيران المذكورة على الخدمات المتفق عليها وكذلك نقاط المنشأ والمقصد لهذه الحركة .

(٣) يعمل الطرفان المتعاقدان ، في نطاق علاقتهما المشتركة، بما يتطابق مع أحكام أمن الطيران المعمول بها والصاغرة عن منظمة الطيران المدني الدولي والواردة على هيئة ملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي ، التي عرضت للتوقيع في شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر ١٩٤٤ . ويطلب كل من الطرفين المتعاقدين من مستثمرى الطائرات المسجلة لديه أو مستثمرى الطائرات الذي يكون مقر عملهم الرئيسي أو مقر اقامتهم الدائمة فسي منطقتة، ومستثمرى المطارات في منطقتة، ضرورة العمل بما يتطابق مع احكام أمن الطيران المذكورة .

(٤) يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على انه يجوز الطلب من مستثمرى الطائرات المذكورين مراعاة احكام أمن الطيران المشار اليها في الفقرة (٣) من هذه المادة والتي يطلبها الطرف المتعاقد الاخر بشأن الدخول الى، الخروج من، أو أثناء الوجود في منطقتة ذلك الطرف المتعاقد الآخر . وعلى كل من الطرفين المتعاقدين التأكد من التطبيق الفعال للتدابير الملائمة داخل منطقتة لحماية الطائرات والفحص للركاب، الطاقم، المواد المحمولة، الامتعة، البضائع، مخازن الطائرات قبل وأثناء الصعود والتحميل، وعلى كل من الطرفين المتعاقدين أيضا اعطاء الاعتبار المتعاطف لأى طلب من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ تدابير أمنية خاصة معقولة لمواجهة تهديد معين .

(٥) يعاون كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر في حالة حدوث واقعة أو تهديد بواقعة للاستيلاء غير المشروع على طائرات مدنية أو أى أفعال غير مشروعة أخرى ضد سلامة هذه الطائرات، ركابها وطاقمها ، المطارات، أو تسهيلات الملاحة الجوية، وذلك بتسهيل الإتصالات والتدابير الملائمة الأخرى لإنهاء مثل هذه الواقعة أو التهديد بسرعة وسلامة .

مسألة (١٠)

أمن الطيران

.....

(١) يؤكد كل من الطرفين المتعاقدين أن التزاماته تجاه الطرف المتعاقد الآخر لحماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية، وسيعملان كل من الطرفين المتعاقدين بصفة خاصة بما يتطابق مع احكام أمن الطيران بالمعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، والموقعة في طوكيو بتاريخ ١٤ سبتمبر ١٩٦٣، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي بتاريخ ١٦ ديسمبر ١٩٧٠، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال بتاريخ ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ .

(٢) يقدم كل من الطرفين المتعاقدين الى الطرف المتعاقد الآخر بناء على طلبه كل معاونة ضرورية للحيلولة دون أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغيرها من الأفعال غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات ، ركابها وطاقمها ، المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية ، وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني .

مادة (٩)
الحجر البيطري والزراعي
.....

تلتزم شركات الطيران التي يعينها كل من الطرفين المتعاقدين بتطبيق
قوانين الطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بادخال الحيوانات والنباتات الى اقليمه،
أو اخراجها منه، وذلك أثناء دخول طائراتها منطقة ذلك الطرف المتعاقد أو
وجودها فيه ، أو مغادرتها له .

- (٣) قد يقتضى حفظ المعدات العادية وغيرها من المواد المشار إليها في الفقرتين (١) و(٢) من هذه المادة تحت اشراف أو رقابة سلطات الجمارك لدى الطرف المتعاقد الآخر .
- (٤) يجوز ازالة المعدات العادية والمواد الأخرى المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة في منطقة الطرف المتعاقد الآخر بموافقة سلطات الجمارك في ذلك الطرف المتعاقد الآخر . وفي هذه الأحوال، تتمتع هذه المعدات العادية والمواد الأخرى، على أساس المعاملة بالممثل بالاعفاءات المنصوص عليها في الفقرة (١) من هذه المادة حتى يعاد تصديرها أو التصرف فيها طبقاً لنظم الجمارك . ومع ذلك يجوز لسلطات الجمارك في ذلك الطرف المتعاقد الآخر أن تقتضى وضع تلك المعدات والمواد تحت اشرافها حتى ذلك الوقت .
- (٥) تسرى أيضا الاعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة في الحالات التي تدخل فيها شركة الطيران المعنية من أحد الطرفين المتعاقدين في ترتيبات مع شركة أو شركات طيران أخرى بغرض اقتراض أو نقل المعدات العادية والمواد الأخرى المشار إليها في الفقرتين (١) و(٢) من هذه المادة، في منطقة الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تكون تلك الشركة أو شركات الطيران الأخرى المذكورة تتمتع أيضا بتلك الاعفاءات من قبل ذلك الطرف المتعاقد الآخر .
- (٦) تعلق الأمتعة والبضائع التي تعبر عبورا مباشرا منطقة طرف متعاقد من الفرائض الجمركية، ضرائب الانتاج والأجور والرسوم الأخرى التي لاتتأسس على تكاليف الخدمات المقدمة لدى الوصول .

مادة (٨)

الاعفاء من الضرائب الجمركية والرسوم الأخرى

.....

(١) تعفى الطائرات التي تستثمر في الخدمات الجوية الدولية من قبل شركات الطيران المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين ، معداتها العادية ، الوقود، مواد التشحيم ، الامدادات الفنية المستهلكة ، قطع الغيار بما في ذلك المحركات ، ومؤن الطائرات (بما في ذلك ولكن لا تقتصر على مواد مثل الأطعمة، المشروبات والتبغ) والتي تكون على متن هذه الطائرات بغرض استخدامها فقط بواسطة أو على متن الطائرات ، من قبل الطرف المتعاقد الآخر على أساس المعاملة بالمثل، من جميع الفرائض الجمركية، ضرائب الانتاج والأجور والرسوم المماثلة التي لا تناسس على تكاليف الخدمات المقدمة لدى الوصول ، شريطة أن تظل هذه المعدات العادية وهذه المواد الأخرى على متن الطائرات .

(٢) تعفى المعدات العادية،الوقود، مواد التشحيم ،الامدادات الفنية المستهلكة، قطع الغيار بما في ذلك المحركات ومؤن الطائرات(بما في ذلك المواد مثل الأطعمة،المشروبات والتبغ) والتي يتم ادخالها الى منطقة الطرف المتعاقد الآخر بواسطة أوبالنيابة عن شركة الطيران المعينة المذكورة أو التي تؤخذ على متن تلك الطائرات أثناء استثمارها في الخدمات الجوية الدولية، من قبل الطرف المتعاقد الآخر على أساس المعاملة بالمثل، من جميع الفرائض الجمركية، ضرائب الانتاج والأجور والرسوم المماثلة التي لا تناسس على تكاليف الخدمات المقدمة لدى الوصول، حتى لو كانت تلك المعدات العادية أوالمواد الأخرى سيتم استخدامها على أي جزء من الرحلة يتم فوق منطقة الطرف المتعاقد الآخر .

ب-تودع أية تعرفه مقترحة لهذا النقل من قبل شركة الطيران المعنية من احد الطرفين المتعاقدين والتي تسعى الى اعتمادها ، لدى سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر . ويتم ايداعها وفقا للصيغة التي قد تطلبها سلطات الطيران المذكورة لتوضيح البيانات المشار اليها في المادة الأولى (ز) من هذه الاتفاقية وقبل ٩٠ يوما على الأقل (أو في مدة أقل حسبما يقرراته) من التاريخ المقترح للنفذ . وتعتبر التعرفه المقترحة أنه قد تم ايداعها في التاريخ التي تستلمها فيه سلطات الطيران المذكورة .

ج-تجوز الموافقة على هذه التعرفه في أي وقت من قبل سلطات الطيران بالطرف المتعاقد التي تم ايداعها لديها ويعتبر أنه تمت الموافقه عليها من قبلها ما لم تخطر، في غضون ٣٠ يوما بعد تاريخ الايداع ، شركة الطيران التي تسعى الى الموافقة على تلك التعرفه بعدم موافقتها كتابية .

د-لسلطات الطيران لدى أي طرف متعاقد سحب الموافقة على أي من هذه التعرفات التي وافقت أو اعتبر أنها وافقت عليها وذلك باخطار مدته ٩٠ يوما الى شركة الطيران المعنية التي حددت هذه التعرفه . وعلى شركة الطيران المذكورة التوقف عن العمل بهذه التعرفه لدى انتهاء هذه المده .

١٠) بغض النظر عن أحكام الفقرتين (٤) و(٩) (ج) من هذه المادة ، لايجوز لسلطات الطيران لدى أي طرف متعاقد عدم الموافقة على أية تعرفه مقترحة يكون قد تم ايداعها لديها من قبل شركة طيران معينة وتتطابق (مثلا فيما يخص مستوى الأسعار، الاشتراطات وتاريخ الانقضاء ولكن ليس من الضروري الطريق المستخدم) مع التعرفه التي تكون قد حددتها شركة طيران الطرف المتعاقد لخدمات متماثلة بين نفس النقاط أو تكون أكثر تقييدا أو أعلى من تلك التعرفه .

- (٦) في حالة عدم الموافقة على تعرفه من قبل سلطات الطيران لدى أي طرف متعاقد طبقاً للفقرة (٤) من هذه المادة، وإذا ما تضرر على سلطات الطيران هذه المادة بجواز تسوية النزاع طبقاً لأحكام المادة السادسة عشر من هذه الاتفاقية .
- (٧) مع مراعاة الفقرة (٨) من هذه المادة ، تظل للتعرفه التي تحدد طبقاً لأحكام هذه المادة سارية لحين تحديد تعرفه بديلة .
- (٨) ما لم توافق سلطات الطيران لدى كلا الطرفين المتعاقدين ، ولمدة التي يتفقان عليها ، لا يجوز تمديد سريان التعرفه بموجب الفقرة (٧) من هذه المادة في حالة :-
- أ- إذا كان للتعرفه تاريخ انتهاء محدد ، لمدة تزيد عن ١٢ شهراً بعد هذا التاريخ .
- ب- إذا لم يكن للتعرفه تاريخ انتهاء محدد، لمدة تزيد عن ١٢ شهراً بعد التاريخ الذي تكون شركة الطيران المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين قد أودعت فيه التعرفه البديلة لدى سلطات الطيران بالطرفين المتعاقدين .
- (٩) أ- تخضع التعرفات التي تحددها شركات الطيران المعينة من قبل إقليم هونج كونج الإداري الخاص للنقل بين سلطنة عمان ودولة أخرى لموافقة سلطات الطيران في سلطنة عمان، وإذا كان مناسباً، في الدولة الأخرى . وتخضع التعرفات التي تحددها شركات الطيران المعينة من قبل سلطنة عمان للنقل بين إقليم هونج كونج الإداري الخاص ودولة خلاف سلطنة عمان لموافقة سلطات الطيران في إقليم هونج كونج الإداري الخاص، وإذا كان مناسباً، في الدولة الأخرى :

(٣) تودع شركة أو شركات الطيران المعنية أية تعرفة مقترحة للنقل بين إقليم هونج كونج الإداري الخاص وسلطنة عمان لدى سلطات الطيران بالطرفين المتعاقدين بغرض الحصول على موافقتها وذلك وفقا للصيغة التي قد تطلبها كل من سلطات الطيران المذكورة على حدة لتوضيح البيانات المشار إليها في المادة الأولى (ز) من هذه الاتفاقية . وتودع هذه التعرفة قبل ٦٠ يوما على الأقل (أو في مدة أقل حسب الاتفاق) من التاريخ المقترح للنفاذ . وتعتبر التعرفة المقترحة أنه قد تم ايداعها لدى سلطات الطيران بالطرفين المتعاقدين في التاريخ الذي تستلمها فيها سلطات الطيران المذكورة .

(٤) لسلطات الطيران لدى أي طرف متعاقد موافقه على أية تعرفة مقترحة في أي وقت ، شريطة ان يكون قد تم ايداعها طبقا للفقرة (٣) من هذه المادة ، ويعتبر أن سلطات الطيران في ذلك الطرف المتعاقد قد وافقت عليها، ما لم تقم إحدى سلطات الطيران بإبلاغ الطرف المتعاقد الآخر كتابة عن عدم موافقتها على التعرفة المقترحة في غضون ٣٠ يوما (أو في مدة أقل حسبما تتفق عليه سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين) بعد تاريخ الإيداع .

(٥) في حالة الاخطار بعدم موافقه طبقا لأحكام الفقرة (٤) من هذه المادة يجوز لسلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين تحديد التعرفة بصفة مشتركة . ولهذا الغرض ، يجوز لأحد الطرفين المتعاقدين ، في غضون ٣٠ يوما ، ان الاخطار بعدم الموافقة ، أن يطلب التشاور بين سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين والذي يجب أن يتم في غضون ٣٠ يوما من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر هذا الطلب كتابة .

مادة (٧)

التعرفات

.....

(١) ينبغي أن تتماثل التعرفات التي تتقاضاها شركات الطيران المعنية من قبل الطرفين المتعاقدين للنقل بين إقليم هونج كونج الإداري الخاص وسلطنة عمان مع تلك المعتمدة من سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين، وأن يتم تحديدها في مستويات معقولة ، مع الأخذ بعين الاعتبار جميع العوامل المتعلقة بذلك ، بما فيها تكاليف استثمار الخدمات المتفق عليها، مصالح المستخدمين ، الربح المعقول وتعرفات شركات الطيران الأخرى التي تستثمر على كامل أو جزء من نفس الطريق .

(٢) ان التعرفات المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة يجوز الموافقة عليها من قبل شركات الطيران المعنية من الطرفين المتعاقدين التي تسعى الى اعتماد التعرفات ، والتي قد تتشاور مع شركات الطيران الأخرى التي تستثمر كامل أو جزء من نفس الطريق ، قبل اقتراح تلك التعرفات . ومع ذلك فليس هناك ما يحول دون اقتراح شركة طيران معينة أو موافقة سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين على أية تعرفة ، إذا ما كانت تلك الشركة قد أخفقت في الحصول على موافقة شركات الطيران المعنية الأخرى على تلك التعرفات ، أو إذا لم تكن هناك شركة طيران معينة أخرى تستثمر نفس الطريق . وتعنى الاشارات في هذه الفقرة السابقة الى ' نفس الطريق ' الطريق المستثمر ، وليس الطريق .. حدد .

- أ- متطلبات الحركة من وإلى منطقة الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين شركة الطيران .
- ب- متطلبات الحركة للأقليم الذي تمر من خلالها الخدمات المتفق عليها ، مع الأخذ في الاعتبار خدمات النقل الجوي الأخرى لشركات الطيران التابعة للدول التي يشملها ذلك الاقليم . و
- ج- متطلبات استثمار شركات الطيران العابرة .

مادة (٦)

المبادئ التي تحكم استثمار الخدمات المنفلق عليها

.....

- (١) ينبغي أن يتوفر لشركات الطيران المعنية من قبل كل من الطرفين المتعاقدين فرصا عادلة ومتكافئة لاستثمار الخدمات المنفلق عليها على الطرق المحددة .
- (٢) على شركات الطيران المعنية من قبل كل من الطرفين المتعاقدين ان تاخذ في اعتبارها اثناء استثمارها للخدمات المنفلق عليها ، مصالح شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بما لا يؤثر دون وجه حق على الخدمات التي تقدمها شركات الطيران الأخرى على نفس الطرق أوجزء منها .
- (٣) ينبغي أن ترتبط الخدمات المنفلق عليها التي تقدمها شركات الطيران المعنية من الطرفين المتعاقدين إرتباطا وثيقا باحتياجات الجمهور للنقل على الطرق المحددة وان يكون الهدف الرئيسي لها توفير سعة، بمعامل حمولة معقول ، تتناسب والوفاء بالاحتياجات الراهنة والمتوقعة بصورة معقولة لنقل الركاب والبضائع بما في ذلك البريد الناشئ أو المنتهى الى منطقة الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين شركة الطيران . ان تأمين نقل الركاب والبضائع بما في ذلك البريد الذي يتم حمله من وانزاله الى نقاط على الطرق المحددة غيرنقاط في منطقة الطرف المتعاقد الذي عين شركة الطيران ينبغي أن يتم وفقا للمبادئ العامة التي تقضى بتناسب السعة مع:

مادة (٥)

إلغاء أو وقف العمل بتراخيص الاستثمار

.....

- (١) يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق إلغاء أو وقف العمل بتراخيص الاستثمار الخاص بممارسة شركة الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للحقوق المحددة في المادة الثالثة (٢) من هذه الاتفاقية، أو فرض ما يراه ضروريا من شروط على ممارسة هذه الحقوق وذلك :
- (أ) - بالنسبة لحكومة إقليم هونج كونج الإداري الخاص ، في أية حالة لاقتنع فيها بأن جزءا هاما من ملكية هذه الشركة وإدارتها الفعلية في يد حكومة سلطنة عمان أو رعاياها .
- ٢- بالنسبة لحكومة سلطنة عمان، في أية حالة لاقتنع فيها بأن هذه الشركة مؤسسة يقع مقر عملها الرئيسي في إقليم هونج كونج الإداري الخاص ، أو
- (ب) في حالة إخفاق الشركة المذكورة في التقيد بالقوانين أو الأنظمة المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق . أو
- (ج) في حالة عدم قيام هذه الشركة بالاستثمار طبقا للشروط المقررة في هذه الاتفاقية .
- (٢) لا يتم إلغاء أو وقف ترخيص الاستثمار المنوه عنه في الفقرة (١) من هذه المادة أو فرض الشروط الواردة بها الا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر مالم يكن من الضروري القيام بذلك فورا للحيلولة دون الاستمرار في انتهاك القوانين والأنظمة .
- (٣) لا يجوز المساس بحقوق الطرف المتعاقد الآخر بمقتضى هذه الاتفاقية بما في ذلك المادة ١٦ ، في حالة اتخاذ الطرفين المتعاقدين للإجراءات الواردة أعلاه .

٤) يجوز لسلطات الطيران لدى أي من الطرفين المتعاقدين أن تطلب من شركة الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات استيفائها للائتمراطات المحددة في القوانين والانظمة التي تطبقها هذه السلطات عادة وبطريقة مقبولة على استثمار الخدمات الجوية الدولية .

٥) يجوز للشركة المعنية والمرخص لها على هذا النحو ، البدء باستثمار الخدمات المتلق عليها، شريطة أن تتقيد بالأحكام المسارية لهذه الاتفاقية .

مسادة (٤)

تعيين وترخيص شركات الطيران

.....

(١) بحق لكل من الطرفين المتعاقدين أن يعين ، ويخطر الطرف المتعاقد الآخر بذلك كتابة، شركة أو شركتي طيران بغية استثمار الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة وأن يسحب أو يعدل هذا التعيين .

(٢) مع مراعاة احكام الفقرتين ٣ و٤ من هذه المادة ، على الطرف المتعاقد الآخر فور تسلمه لهذا الاخطار منح شركة الطيران المعينة تراخيص الاستثمار اللازمة دون ابطاء .

(٣) أ-تحتفظ حكومة إقليم هونج كونج الاداري الخاص بحق عدم منح تراخيص الاستثمار المشار اليها في الفقرة الثانية من هذه المادة ، أو فرض ماتراه ضروريا من شروط على ممارسة الشركة المعينة للحقوق المحددة في المادة الثالثة (٢) من هذه الاتفاقية وذلك في أية حالة لاقتنع فيها بأن جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية في يد حكومة سلطنة عمان أو في يد رعاياها .

ب-تحتفظ حكومة سلطنة عمان بحق عدم منح تراخيص الاستثمار المشار اليها في الفقرة الثانية من هذه المادة ، أو فرض ماتراه ضروريا من شروط على ممارسة الشركة المعينة للحقوق المحددة في المادة الثالثة (٢) من هذه الاتفاقية وذلك في أية حالة لاقتنع فيها بأن تلك الشركة مؤسسة وان مقر عملها الرئيسي يقع في إقليم هونج كونج الاداري الخاص .

مادة (٣)

منح الحقوق

.....

- (١) يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية فيما يخص الخدمات الجوية الدولية التابعة له :
- (أ) حق التحليق عبر منطقته بدون هبوط .
- (ب) حق التوقف في منطقته لأغراض غير تجارية .
- (٢) يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة فيما بعد في هذه الاتفاقية بغرض استثمار خدمات جوية دولية على الطرق المحددة في القسم المختص من ملحق هذه الاتفاقية . ويطلق على هذه الخدمات والطرق فيما يأتي "الخدمات المتلق عليها " و" الطرق المحددة " على التوالي .
- وتمتع شركات الطيران المعنية من جانب كل من الطرفين المتعاقدين أثناء استثمارها لخدمة متلق عليها على طريق محدد، إضافة إلى الحقوق المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة، بحق التوقف في منطقة الطرف المتعاقد الآخر في نقاط يتم تحديدها على ذلك الطريق وفقاً لملحق هذه الاتفاقية بغرض أخذ أو انزال ركاب وبضائع ، بما في ذلك البريد ، منفصلة أو مجتمعة .
- (٣) ليس في نص الفقرة الثانية من هذه المادة ما يخول شركات الطيران المعنية من أحد الطرفين المتعاقدين الحق في أن تأخذ، من نقطة في منطقة الطرف المتعاقد الآخر ، الركاب أو البضائع ، بما في ذلك البريد ، المنقول مقابل أجر أو مكافأة والمتجه إلى نقطة أخرى في منطقة الطرف المتعاقد الآخر .

مادة (٢)

أحكام معاهدة شيكاغو التي تطبق على الخدمات الجوية الدولية

على الطرفين المتعاقدين ، لدى تطبيق هذه الاتفاقية العمل طبقاً لأحكام معاهدة الطيران المدني الدولي ، التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر ١٩٤٤ ، بما في ذلك الملاحق وأي تعديلات على المعاهدة أو على ملاحقها السارية على الطرفين المتعاقدين ، بقدر ما تسرى هذه الأحكام على الخدمات الجوية الدولية .

(هـ) تشتمل عبارة " هذه الاتفاقية " على ملحقها وأي تعديلات تدخل عليه أو على هذه الاتفاقية .

(و) تعنى عبارة " رسم الاستخدام " الرسم الذي توقعه السلطات المختصة أو تأذن بتوقيعه على شركات الطيران بغرض توفير ممتلكات أو تسهيلات المطار أو تسهيلات الملاحة الجوية ، بما في ذلك الخدمات والتسهيلات ، للطائرات ، وأطقمها ، والركاب والبضائع .

(ز) تعنى عبارة " التعرفة " واحدا أو أكثر مما يلي :-

(١) الأجرة التي تطلبها شركة طيران لنقل الركاب وأمتعتهم على الخدمات الجوية المنتظمة والرسوم والاشتراطات مقابل الخدمات الإضافية لهذا النقل .

(٢) القيمة التي تطلبها شركة طيران مقابل نقل البضائع (فيما عدا البريد) على الخدمات الجوية المنتظمة .

(٣) الاشتراطات التي تحكم سريان أو تطبيق هذه الأجرة أو القيمة بما في ذلك أي فواتر ترتبط بها . و

(٤)نسبة العمولة التي تدفها شركة طيران لوكيل عن التذاكر التي يبيعها أو بوالص الشحن الجوي التي يستوفئها الوكيل المذكور مقابل النقل على الخدمات الجوية المنتظمة .

مادة (١)

تعاريف

.....

- لأغراض هذه الاتفاقية ، وما لم يقتض النص خلاف ذلك :-
- أ) تعنى عبارة " سلطات الطيران " بالنسبة لحكومة إقليم هونج كونج الاداري الخاص ، وزير الخدمات الاقتصادية ومدير الطيران المدني ، وبالنسبة لحكومة سلطنة عمان ، وزير المواصلات ، أو، بالنسبة لكليهما ، أى شخص أو هيئة يخول ممارسة الصلاحيات المناطة حالياً بالسلطات المذكورة أعلاه أو صلاحيات مماثلة .
- ب) تعنى عبارة " شركة الطيران المعينة " شركة الطيران التي يكون قد جرى تعيينها ورخص لها بموجب المادة الرابعة من هذه الاتفاقية .
- ج) تعنى عبارة " المنطقة " بالنسبة لإقليم هونج كونج الاداري الخاص مشتملة على جزيرة هونج كونج ، كولون والأقاليم الجديدة . وبالنسبة لسلطنة عمان المعنى المحدد لعبارة " إقليم " في المادة الثمانية من معاهدة الطيران المدني الدولي ، التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر ١٩٤٤ .
- د) تعنى عبارات " خدمة جوية " خدمة جوية دولية " ، " شركة طيران " و " التوقف لأغراض غير تجارية " المعانى المحدد لكل منها في المادة السانسة والتسعين من المعاهدة المذكورة .

إتفاقية بين

حكومة إقليم هونج كونج الاداري الخاص
لجمهورية الصين الشعبية

و

حكومة سلطنة عمان

بشأن خدمات جوية

إن حكومة إقليم هونج كونج الاداري الخاص لجمهورية الصين الشعبية "إقليم هونج كونج الاداري الخاص" وحكومة سلطنة عمان ، رغبة منهما في عقد إتفاقية بغية توفير الاطار لخدمات جوية بين إقليم هونج كونج الاداري الخاص وسلطنة عمان .

قد اتفقتا على ما يلي :-

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

إتفاقية بين

حكومة إقليم هونج كونج الإداري الخاص
لجمهورية الصين الشعبية

و

حكومة سلطنة عمان

بشأن خدمات جوية

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE DE
HONG KONG DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ET LE
GOUVERNEMENT DU SULTANAT D'OMAN

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine ("Région administrative spéciale de Hong Kong") et le Gouvernement du Sultanat d'Oman,

Désireux de conclure un accord afin de mettre en place le cadre de l'exploitation des services aériens entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et le Sultanat d'Oman,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

a) l'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas du Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong, le Secrétaire aux Services économiques et le Directeur de l'Aviation civile et, dans le cas du Gouvernement du Sultanat d'Oman, 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 de transport aérien désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'article 4 du présent Accord;

c) le terme "zone", en ce qui concerne la Région administrative spéciale de Hong Kong, désigne l'île de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux Territoires et, en ce qui concerne le Sultanat d'Oman, il 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 1944;

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

e) l'expression "le présent Accord" désigne également l'Annexe au présent Accord et tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'au présent Accord;

f) 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;

g) le terme "tarif" désigne :

i) le prix perçu par une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers et de leurs bagages par des services aériens réguliers et toutes les conditions dont ce prix dépend;

ii) le prix perçu par une entreprise de transport aérien pour le transport de marchandises (à l'exclusion du courrier) par des services aériens réguliers;

iii) les conditions de détermination ou d'application de ces prix et le prix et les conditions de fourniture des services auxiliaires à ce transport;

iv) le taux de la commission versée par une entreprise de transport aérien désignée à un agent sur les billets vendus ou les connaissements remplis par ledit agent pour le transport par des services aériens réguliers.

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

Dans la mise en oeuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris à celles de ses Annexes et 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. 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. Lesdits services et lesdites routes sont ci-après appelés "les services convenus" et "les routes indiquées" respectivement. Pour l'exploitation des services convenus sur une route indiquée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante bénéficient, outre les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales dans la zone de l'autre Partie contractante en des points fixés pour 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 la zone de l'autre Partie contractante.

Article 4. 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 convenus sur les routes indiquées, ainsi que d'annuler ou de modifier ces désignations.

2. Au reçu d'une telle 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 de transport aérien désignée(s) les autorisations d'exploitation voulues.

3. a) Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise 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 substantielle de la propriété et du contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains du Gouvernement du Sultanat d'Oman ou de ses ressortissants.

b) Le Gouvernement du Sultanat d'Oman 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, dans tous les cas où il n'est pas certain que ladite entreprise de transport aérien est bien immatriculée dans la Région administrative spéciale de Hong Kong et qu'elle y a son lieu principal d'activités.

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 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 5. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit d'annuler ou de suspendre une autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise 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 la Région administrative spéciale 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 du Sultanat d'Oman ou de ses ressortissants;

ii) dans le cas du Gouvernement du Sultanat d'Oman, s'il n'a pas la preuve que cette entreprise de transport aérien a été constituée et a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong Kong; ou

b) si l'entreprise 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 conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. A moins qu'il ne soit indispensable d'annuler ou de suspendre immédiatement 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.

3. Au cas où des mesures sont prises par une Partie contractante au titre du présent article, les droits de l'autre Partie contractante, aux termes du présent Accord, y compris ceux prévus à l'article 16, ne sont pas affectés.

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

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

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

3. Les services convenus, 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 pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la 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 convenus, compte 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.

Article 7. Tarifs

1. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour les transports entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et le Sultanat d'Oman sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de l'exploitation des services convenus, 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 de transport aérien 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 la Région administrative spéciale de Hong Kong et le Sultanat d'Oman doit être déposé auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) sous la forme que les autorités aéronautiques peuvent séparément exiger pour faire apparaître les éléments d'information prévus à l'alinéa g) de l'article premier du présent Accord. Il est déposé 60 jours au moins (ou un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date proposée pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé est considéré comme ayant été déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il est reçu par lesdites autorités aéronautiques.

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 par écrit des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

6. Si un tarif est rejeté par l'une des autorités aéronautiques conformément au paragraphe 4 du présent article, et si les autorités aéronautiques des Parties contractantes 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 16 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 12 mois après la date d'expiration, quand ce tarif prévoit une telle date;

b) quand il n'en prévoit pas, au-delà de 12 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 la Région administrative spéciale de Hong Kong pour le transport entre le Sultanat d'Oman et un autre État doivent être agréés par les autorités aéronautiques du Sultanat d'Oman et, le cas échéant, par celles de l'autre État. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées du Sultanat d'Oman pour les transports entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et un État autre que le Sultanat d'Oman doivent être agréés par les autorités aéronautiques de la Région administrative spéciale de Hong Kong et, le cas échéant, par celles de l'autre État.

b) Tout tarif proposé pour un transport de cette nature est déposé par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes qui en sollicite l'agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans la forme exigée par ces autorités afin de divulguer les éléments spécifiés au paragraphe g) de l'article premier du présent Accord, 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 8. Exemption des droits de douanes
et autres redevances*

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises de transport aérien 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 les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs et sont destinés à l'usage exclusif de l'aéronef sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douanes, 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 les denrées alimentaires, boissons et tabac), introduits dans la région de l'une des Parties contractantes 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 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 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 9. Quarantaine pour les animaux et les plantes

Les entreprises de transport aérien désignées se conforment aux dispositions législatives de l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'admission dans sa zone d'animaux et de plantes, ainsi que leur sortie, lorsque leur aéronef pénètre et séjourne sur le territoire de l'autre Partie contractante ou le quitte.

Article 10. 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, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Chaque Partie contractante accorde sur demande à l'autre Partie contractante toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de 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. 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 celle-ci ou le séjour dans cette dernière. 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 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 contrac-

tantes 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 11. Echange d'informations

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie, 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 convenus 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 désignées sur les services convenus, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 12. Conversion et transfert des recettes

1. Les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong Kong ont le droit de convertir et de transférer, du Sultanat d'Oman vers la Région administrative spéciale de Hong Kong, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales. Les entreprises de transport aérien désignées du Sultanat d'Oman ont le droit de convertir et de transférer, de la Région administrative spéciale de Hong Kong vers le Sultanat d'Oman, 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 internationales en vigueur.

Article 13. 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 cadres de direction, leurs agents techniques et les autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre des prestations de transport aérien 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.

Article 14. Redevances d'usage

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 15. Consultations

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

Article 16. Règlement des différends

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

2. Si elles n'y parviennent pas, les Parties contractantes peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme choisi par elles d'un commun accord; sinon, le différend est, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres constitué de la manière suivante :

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 17. Amendement

Les amendements éventuels au présent Accord entrent en vigueur une fois confirmés par écrit par les Parties contractantes.

Article 18. Dénonciation

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

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

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

Article 20. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la date à laquelle les deux 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 Mascate le 8 décembre 1998 en langues anglaise et arabe, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence entre les textes du présent Accord, la version anglaise prévaut.

Pour le Gouvernement de la Région Administrative Spéciale de Hong Kong
de la République Populaire de Chine :

STEPHEN IP

Pour le Gouvernement du Sultanat d'Oman :

SALIM BIN ABDULLAH AL-GHAZALI

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première Section

Routes à exploiter par l'entreprise de transport aérien désignée de la Région administrative spéciale de Hong Kong :

Région administrative spéciale de Hong Kong - points intermédiaires - Mascate - points au-delà.

Notes :

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

2. L'entreprise de transport aérien désignée de la Région administrative spéciale de Hong Kong peut, 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 dans le Sultanat d'Oman et les points au-delà, pourvu que les services convenus sur ces routes aient la Région administrative spéciale de Hong Kong comme origine.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué à Mascate, ou vice-versa, sauf après décision conjointe et occasionnelle 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 l'entreprise de transport aérien désignée du Sultanat d'Oman : Mascate - points intermédiaires - Région administrative spéciale de Hong Kong - points au-delà.

Notes :

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

2. L'entreprise de transport aérien désignée du Sultanat d'Oman peut, 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 dans le Sultanat d'Oman et les points au-delà, pourvu que les services convenus sur ces routes aient Mascate comme origine.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué à des points dans la Région administrative spéciale de Hong Kong, ou vice-versa, sauf après décision conjointe et occasionnelle des Parties contractantes.

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

No. 36568

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

**Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative
Region of the People's Republic of China and His Majesty's Government of Nepal
concerning air services (with annex). Kathmandu, 29 October 1998**

Entry into force: 29 October 1998 by signature, in accordance with article 19

Authentic text: English

Registration with the Secretariat of the United Nations: China, 10 April 2000

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

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Région
administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine et le
Gouvernement de Sa Majesté le Roi du Népal (avec annexe). Katmandou, 29
octobre 1998**

Entrée en vigueur : 29 octobre 1998 par signature, conformément à l'article 19

Texte authentique : anglais

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Chine, 10 avril 2000

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE HONG KONG
SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC
OF CHINA AND HIS MAJESTY'S GOVERNMENT OF NEPAL
CONCERNING AIR SERVICES

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

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

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

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

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

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

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

*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 Authorisation of Airlines

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

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

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

(b) His Majesty's Government of Nepal 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 the Hong Kong Special Administrative Region.

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

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

Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorisation

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

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

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

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

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

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the 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 the Hong Kong Special Administrative Region and the Kingdom of Nepal shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

(3) The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariff, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because no other designated airline is operating on the same route. References in this and the preceding paragraph to "the same route" are to the route operated, not the specified route.

(4) Any proposed tariff for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and the Kingdom of Nepal 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 the Hong Kong Special Administrative Region for carriage between the Kingdom of Nepal and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Kingdom of Nepal and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Kingdom of Nepal for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and a State other than the Kingdom of Nepal shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Hong Kong Special Administrative Region and, where appropriate, of the other State.

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

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

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

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

Article 8. Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airlines of 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. 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 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

Each designated airline shall have the rights to convert and remit to the area of the Contracting Party designating it on demand local revenues from sales made in accordance with Article 12 of this Agreement in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions 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 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, 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 freely convertible currency and also in local currency in the case of sales to Nepalese nationals in Nepal.

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

(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 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

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 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

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

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

Done, in duplicate, at Kathmandu this 29th day of October 1998.

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

STEPHEN IP

For His Majesty's Government of Nepal:

DIPENDRA PURUSH DHAKAL

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

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

Hong Kong Special Administrative Region--intermediate points--points in the Kingdom of Nepal--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 Hong Kong Special Administrative Region may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, and points in the Kingdom of Nepal in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at the Hong Kong Special Administrative Region.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in the Kingdom of Nepal 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 Kingdom of Nepal:

Points in the Kingdom of Nepal--intermediate points--Hong Kong Special Administrative Region--points beyond.

Notes:

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

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

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

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

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE DE
HONG KONG DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ET LE
GOUVERNEMENT DE SA MAJESTÉ LE ROI DU NÉPAL

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine (« Région administrative spéciale de Hong Kong ») et le Gouvernement de Sa Majesté le Roi du Népal (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 la Région administrative spéciale de Hong Kong et le Royaume du Népal,

Convientent comme suit :

Article premier. Définitions

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

a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, du Directeur de l'aviation civile et, dans le cas du Royaume du Népal, du Directeur général de l'aviation civile ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent actuellement des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

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

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

d) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » s'entendent avec le sens que leur attribue l'article 96 de ladite Convention;

e) L'expression « le présent Accord » s'entend du présent Accord, de son annexe et tout amendement apporté à cet Accord ou à son annexe;

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

Dans la mise en oeuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris celles de ses annexes et de tout amendement

qui serait apporté à la Convention ou à ses annexes et qui s'appliquerait aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi de droits

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

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

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

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

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

Article 4. Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien

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

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

3. a) Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, 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 Sa Majesté le Roi du Népal ou de ses ressortissants;

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

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

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

Article 5. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation

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

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

ii) Dans le cas du Gouvernement de Sa Majesté le Roi du Népal, s'il n'a pas la preuve que cette entreprise a été constituée et a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong Kong; ou

b) Si l'entreprise en question manque à se conformer aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

c) Si cette entreprise manque à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

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

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

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

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

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

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

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

c) Aux exigences de l'exploitation des services long courrier.

4. La capacité à fournir 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 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 la Région administrative spéciale de Hong Kong et le Royaume du Népal sont ceux agréés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de l'exploitation des services convenus, 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.

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

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

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

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

7. Si un tarif est rejeté par l'une des autorités aéronautiques conformément au paragraphe 5 du présent article, et si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à fixer le tarif par accord mutuel, conformément au paragraphe 6 du présent article, le différend peut être réglé conformément aux dispositions de l'article 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 peuvent convenir, un tarif n'est pas prorogé en vertu du paragraphe 8 du présent article :

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

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

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

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

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

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

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

Article 8. Droits de douane

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

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

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou sous 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 zone de l'autre Partie contractante avec l'accord de ses autorités douanières. Dans ce cas, ils bénéficient, sur la base de la réciprocité, des exemptions prévues au paragraphe 1 du présent article jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuées conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette autre Partie contractante peuvent cependant exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment.

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

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

Article 9. 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, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971.

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 contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux dispositions applicables en matière de sécurité aérienne arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago. Chaque Partie contractante exige des exploitants d'aéronefs immatriculés sous son pavillon, des exploitants d'aéronefs dont l'établissement commercial principal ou le domicile est situé dans sa zone, ainsi que des exploitants d'aéroports situés dans sa zone, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

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

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

Article 10. 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 convenus par les entreprises 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 désignées sur les services convenus, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 11. Conversion et transfert des recettes

Chaque entreprise de transport aérien désignée a le droit de convertir et de transférer à la zone de la Partie contractante qui l'a désignée, sur simple demande, le solde des recettes locales de ses ventes, réalisées conformément à l'article 12 du présent Accord, déduction faite de ses dépenses locales. La conversion et le transfert de ces recettes sont autorisés sans restriction au taux de change applicable aux opérations courantes en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont frappés d'aucune charge à l'exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations.

Article 12. Représentation et ventes des entreprises de transport aérien

1. Les entreprises 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 zone de cette autre Partie contractante leurs cadres de direction, leurs agents techniques et d'exploitation et les 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 zone de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de leurs agents. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre et toute personne a la faculté d'acheter ces prestations en toute monnaie librement convertible, ou en monnaie locale dans le cas de ventes à des ressortissants népalais au Népal.

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 d'installations d'aéroports ou encore d'installations de navigation aérienne, y compris les prestations et facilités qui y sont associées, par les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et les marchandises transportés.

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

3. Chaque Partie contractante encourage la concertation 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 14. Consultations

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

Article 15. Règlement des différends

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

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

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

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

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

jours à compter de la constitution du tribunal afin de déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et les règles précises à suivre.

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

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

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

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

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

Article 16. Amendement

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

Article 17. Dénonciation

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 ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

Article 18. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

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

Article 19. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la date à laquelle il est signé.

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

Fait à Katmandou, en deux exemplaires, le 29 octobre 1998.

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

STEPHEN IP

Pour le Gouvernement de Sa Majesté le Roi du Népal :

DIPENDRA PURUSH DHAKAL

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première section

Routes à exploiter par une entreprise désignée de la Région administrative spéciale de Hong Kong :

Région administrative spéciale de Hong Kong - points intermédiaires - points situés au Royaume du Népal - points au-delà.

Notes

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

2. L'entreprise ou les entreprises désignée(s) de la Région administrative spéciale de Hong Kong peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en tout point des routes ci-dessus et peuvent desservir les points intermédiaires dans n'importe quel ordre, les points situés au Royaume du Népal dans n'importe quel ordre, et les points au-delà dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur départ dans la Région administrative spéciale de Hong Kong.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire ou en un point au-delà pour être débarqué au Royaume du Népal ou inversement, sauf lorsque les autorités aéronautiques des Parties contractantes en conviennent autrement.

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

Section 2

Routes à exploiter par l'entreprise de transport aérien désignée du Royaume du Népal :

Points au Royaume du Népal - points intermédiaires - Région administrative spéciale de Hong Kong - points au-delà.

Notes

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

2. L'entreprise ou les entreprises désignée(s) par le Royaume du Népal peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en tout point des routes ci-dessus et peuvent desservir les points situés au Royaume du Népal dans n'importe quel ordre, les points intermédiaires dans n'importe quel ordre, et les points au-delà dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur départ au Royaume du Népal.

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

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

No. 36569

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

**Agreement between the Government of Hong Kong and the Government of the
Federal Republic of Germany concerning air services (with annex). Hong Kong,
5 May 1995**

Entry into force: *12 November 1998 by notification, in accordance with article 19*

Authentic texts: *English and German*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *China, 10 April 2000*

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

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de Hong-Kong et le
Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne (avec annexe). Hong-
Kong, 5 mai 1995**

Entrée en vigueur : *12 novembre 1998 par notification, conformément à l'article 19*

Textes authentiques : *anglais et allemand*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Chine, 10 avril 2000*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF HONG KONG AND THE
GOVERNMENT OF THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY
CONCERNING AIR SERVICES

The Government of Hong Kong and the Government of the Federal Republic of Germany,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing for air services between Hong Kong and the Federal Republic of Germany,

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 Federal Republic of Germany, the Federal 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 the Federal Republic of Germany has the meaning assigned to "territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

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

(e) the term "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;

(f) 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, and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as those 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 airlines designated by 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 the points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

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

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

Article 4. Designation of and 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) 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.

(4) 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.

(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 these rights:

(a) in any 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 these 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 both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

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

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

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

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

(c) the requirements of through airline operation.

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

Article 7. Tariffs

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

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

(b) the freight 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 freight 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 the Federal Republic of Germany shall be those approved by both aeronautical authorities 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. Reference in this paragraph to "the same route" is to the route operated, not the specified route.

(3) Any proposed tariff for carriage between Hong Kong and the Federal Republic of Germany shall be filed with the aeronautical authorities of both Contracting Parties 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 40 days (or such shorter period as the aeronautical authorities may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with a Contracting Party on the date on which it is received by the aeronautical authorities of that Contracting Party.

(4) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of either 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 unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of either 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 two Contracting Parties may determine the tariff by mutual agreement. Either Contracting Party may, within 30 days of the service

of the notice of disapproval, request consultations which shall be held within 30 days of the request.

(6) If a tariff has been disapproved by one of the aeronautical authorities in accordance with paragraph (4) of this Article, and the aeronautical authorities have been unable to determine the tariff by agreement in accordance with paragraph (5) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.

(7) Subject to paragraph (8) of this Article, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force 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, 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 both aeronautical authorities by the designated airline or airlines of one or both Contracting Parties.

(9) (a) The tariffs to be charged by a designated airline of Hong Kong for carriage between the Federal Republic of Germany and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Federal Republic of Germany and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by a designated airline of the Federal Republic of Germany for carriage between Hong Kong and a State other than the Federal Republic of Germany shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Hong Kong and, where appropriate, of the other State.

(b) No tariff shall be approved for such carriage unless it has been filed by the designated airline seeking that approval with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article not less than 40 days (or such shorter period as those aeronautical authorities may in a particular case agree) prior to the proposed effective date.

(c) The Contracting Party which has approved a tariff for such carriage may withdraw its approval of that tariff on giving 90 days' notice to the designated airline of the other Contracting Party applying the tariff and that tariff shall cease to be applied by that designated airline at the end of that period.

Article 8. Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by a designated airline of either Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, 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 equipment and supplies remain on board the aircraft.

(2) Regular equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants, aircraft stores, printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of a designated airline of either 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, and intended solely for use on board such aircraft in the operation of international air services, 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 these supplies are to be used on any part of a journey performed over the area of the Contracting Party in which they are taken on board.

(3) The items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) Regular airborne equipment, spare parts, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the area of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

(5) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of either 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 items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.

(6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempted 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) The Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against 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, 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) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other 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. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in their area, and the operators of airports in their 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, 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.

(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 authorisations 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 10. Provision of Statistics

The aeronautical authorities of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their 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 Contracting Party referred to first in this Article. 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. Transfer of Earnings

A designated airline of Hong Kong shall have the right to convert and remit to Hong Kong on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. A designated airline of the Federal Republic of Germany shall have the right to convert and remit to the Federal Republic of Germany on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions 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 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, 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 13. User Charges

(1) Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

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

Article 14. Consultation

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

Article 15. 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 either 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, either 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 either of the Contracting Parties, 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 either 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) The Contracting Parties may submit requests 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 16. Immigration

(1) Neither Contracting Party shall prevent a designated airline or its agents from ensuring that in accordance with the airline's conditions of carriage only those passengers who carry the documents required for entry into their intended destination are permitted to board the aircraft.

(2) A Contracting Party shall accept for examination a person sent back to it by the other Contracting Party who was carried by a designated airline on a specified route to a point in the area of the other Contracting Party and was refused admission there, provided

that such person had stayed in the area of the first Contracting Party other than in transit before his carriage to the area of the other Contracting Party. The obligation to accept that person for examination shall not depend upon whether such person has identity documents. After the examination of such person the first Contracting Party shall not send back such a person to the other Contracting Party. But should the basis concerning the decision to send back an inadmissible person prove to be incorrect, such person shall be accepted back by the other Contracting Party which had earlier refused him admission.

(3) Before sending back such person to the first Contracting Party, the other Contracting Party shall consider whether such person can be returned to his country of origin or residence or to the country which issued his passport, and if possible, return him there.

Article 17. 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 the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end 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

This Agreement and any amendment to it shall enter into force as soon as the Contracting Parties have informed each other in writing 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 5th day of May 1995 in the English and German languages, both texts being equally authoritative.

For the Government of Hong Kong:

For the Government of the Federal Republic of Germany:

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 Federal Republic of Germany-points beyond.

Notes:

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

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

3. No passengers or cargo, including mail, may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and set down at points in the Federal Republic of Germany or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stopover traffic.

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 Federal Republic of Germany:

Points in the Federal Republic of Germany-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 aeronautical authorities of the Contracting Parties.

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

3. No passengers or cargo, including mail, may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and set down at Hong Kong or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stopover traffic.

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

[GERMAN TEXT — TEXTE ALLEMAND]

**ABKOMMEN ZWISCHEN DER REGIERUNG VON HONGKONG
UND DER REGIERUNG DER BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND ÜBER DEN FLUGLINIENVERKEHR**

Die Regierung von Hongkong
und
die Regierung der Bundesrepublik Deutschland -

in dem Wunsch, ein Abkommen zum Zweck der Bereitstellung von
Fluglinienverkehr zwischen der Bundesrepublik Deutschland und
Hongkong zu schließen -

sind wie folgt übereingekommen:

**Artikel 1
Begriffsbestimmungen**

Im Sinne dieses Abkommens haben, soweit sich aus dessen Wortlaut
nichts anderes ergibt, die nachstehenden Begriffe folgende Be-
deutung:

- a) "Luftfahrtbehörde" bedeutet in bezug auf Hongkong den Di-
rektor für Zivilluftfahrt, in bezug auf die Bundesrepublik
Deutschland das Bundesministerium für Verkehr oder in
beiden Fällen jede Person oder Stelle, die zur Wahrnehmung
der Aufgaben, die zur Zeit von den oben genannten Behörden
ausgeübt werden können, oder ähnlicher Aufgaben ermächtigt
ist;

- b) "bezeichnetes Unternehmen" bedeutet ein Luftfahrtunternehmen, das nach Artikel 4 bezeichnet und dem nach Artikel 4 eine Genehmigung erteilt worden ist;
- c) "Gebiet" schließt in bezug auf Hongkong die Insel Hongkong, Kowloon und die New Territories ein und hat in bezug auf die Bundesrepublik Deutschland die Bedeutung, die in Artikel 2 des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt für "Hoheitsgebiet" festgelegt ist;
- d) "Fluglinienverkehr", "internationaler Fluglinienverkehr", "Luftfahrtunternehmen" und "Landung zu nichtgewerblichen Zwecken" haben die jeweils für sie in Artikel 96 des genannten Abkommens festgelegte Bedeutung;
- e) "Benutzergebühr" bedeutet eine Gebühr, welche die zuständigen Behörden von den Luftfahrtunternehmen für die Bereitstellung von Flughafeneigentum oder -einrichtungen oder von Flugnavigationseinrichtungen, einschließlich damit zusammenhängender Dienstleistungen und Einrichtungen, für Flugzeuge, ihre Besatzungen, Fluggäste und Fracht erheben oder erheben lassen;
- f) "dieses Abkommen" schließt die Anlage dazu und alle Änderungen der Anlage und dieses Abkommens ein.

Artikel 2

Bestimmungen des Chicagoer Abkommens, die auf den

internationalen Fluglinienverkehr anwendbar sind

Bei der Durchführung dieses Abkommens verfahren die Vertragsparteien in Übereinstimmung mit den Bestimmungen des am 7. Dezember 1944 in Chicago zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt und allen Änderungen des genannten Abkommens oder seiner Anhänge, die für beide Vertragsparteien gelten, sofern diese Bestimmungen auf den internationalen Fluglinienverkehr anwendbar sind.

Artikel 3

Gewährung von Rechten

(1) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei die folgenden Rechte in bezug auf ihren internationalen Fluglinienverkehr:

- a) das Recht, ihr Gebiet ohne Landung zu überfliegen;
- b) das Recht, in ihrem Gebiet zu nichtgewerblichen Zwecken zu landen.

(2) Jede Vertragspartei gewährt der anderen Vertragspartei zur Durchführung des internationalen Fluglinienverkehrs auf den in dem entsprechenden Abschnitt der Anlage zu diesem Abkommen festgelegten Linien die Rechte, die nachstehend in diesem Abkommen festgelegt sind. Dieser Verkehr und diese Linien werden im folgenden jeweils als "vereinbarte Dienste" und "festgelegte Linien" bezeichnet. Bei der Durchführung eines vereinbarten Dienstes auf einer festgelegten Linie haben die von jeder Vertragspartei bezeichneten Unternehmen zusätzlich zu den in Absatz 1 festgelegten Rechten das Recht, in dem Gebiet der anderen Vertragspartei an den Punkten, die für diese Linie in Übereinstimmung mit der Anlage zu diesem Abkommen bestimmt sind, zu landen, um Fluggäste und Fracht, einschließlich Post, getrennt oder zusammen aufzunehmen und abzusetzen.

(3) Absatz 2 ist nicht so auszulegen, als gewähre er den bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei das Recht, an einem Punkt im Gebiet der anderen Vertragspartei Fluggäste und Fracht, einschließlich Post, aufzunehmen, die gewerblich befördert wer-

den und für einen anderen Punkt im Gebiet der anderen Vertragspartei bestimmt sind.

(4) Kann wegen eines bewaffneten Konflikts, politischer Unruhen oder Entwicklungen oder besonderer und ungewöhnlicher Umstände ein bezeichnetes Unternehmen einer Vertragspartei einen Dienst auf seiner üblichen Linie nicht durchführen, so bemüht sich die andere Vertragspartei nach besten Kräften, die weitere Durchführung dieses Dienstes durch eine angemessene zeitweilige Umgestaltung der Linien zu erleichtern.

Artikel 4

Bezeichnung von Luftfahrtunternehmen und Erteilung von Genehmigungen

(1) Jede Vertragspartei hat das Recht, der anderen Vertragspartei schriftlich ein oder mehrere Luftfahrtunternehmen für den Betrieb der vereinbarten Dienste auf den festgelegten Linien zu bezeichnen und diese Bezeichnungen zurückzunehmen oder zu ändern.

(2) Nach Erhalt einer solchen Bezeichnung erteilt die andere Vertragspartei vorbehaltlich der Absätze 3 und 4 dem oder den bezeichneten Unternehmen unverzüglich die entsprechenden Betriebsgenehmigungen.

(3) Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei kann von einem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei den Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Bedingungen zu erfüllen,

die nach den Gesetzen und sonstigen Vorschriften, die von dieser Behörde üblicher- und vernünftigerweise auf den Betrieb des internationalen Fluglinienverkehrs angewandt werden, vorgeschrieben sind.

(4) Jede Vertragspartei hat das Recht, die Erteilung der in Absatz 2 genannten Betriebsgenehmigungen zu verweigern oder die Ausübung der in Artikel 3 Absatz 2 festgelegten Rechte durch ein bezeichnetes Unternehmen durch die für notwendig erachteten Auflagen einzuschränken, wenn ihr nicht der Nachweis erbracht ist, daß das betreffende Unternehmen im Gebiet der anderen Vertragspartei errichtet ist und seinen Hauptsitz hat.

(5) Sobald ein Unternehmen auf diese Weise bezeichnet worden ist und die Genehmigung erhalten hat, darf es mit dem Betrieb der vereinbarten Dienste beginnen, vorausgesetzt, daß es die geltenden Bestimmungen dieses Abkommens einhält.

Artikel 5

Widerruf oder zeitweilige Zurücknahme der Betriebsgenehmigung

(1) Jede Vertragspartei hat das Recht, eine Betriebsgenehmigung für die Ausübung der in Artikel 3 Absatz 2 festgelegten Rechte durch ein bezeichnetes Unternehmen der anderen Vertragspartei zu widerrufen oder zeitweilig zurückzunehmen oder die Ausübung dieser Rechte durch die für notwendig erachteten Auflagen einzuschränken,

- a) wenn ihr nicht der Nachweis erbracht ist, daß das betreffende Unternehmen im Gebiet der anderen Vertragspartei errichtet ist und seinen Hauptsitz hat,
- b) wenn das betreffende Unternehmen die Gesetze oder sonstigen Vorschriften der Vertragspartei, die diese Rechte gewährt, nicht beachtet oder
- c) wenn das betreffende Unternehmen auf andere Weise die nach diesem Abkommen vorgeschriebenen Bedingungen beim Betrieb nicht einhält.

(2) Von diesem Recht macht eine Vertragspartei nur nach einer Konsultation mit der anderen Vertragspartei Gebrauch, es sei denn, daß zur Vermeidung weiterer Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften ein sofortiger Widerruf oder eine sofortige zeitweilige Zurücknahme der in Absatz 1 genannten Betriebsgenehmigung oder entsprechende Auflagen unbedingt erforderlich sind.

Artikel 6

Grundsätze für den Betrieb der vereinbarten Dienste

(1) Den bezeichneten Unternehmen beider Vertragsparteien wird in billiger und gleicher Weise Gelegenheit gegeben, die vereinbarten Dienste auf den festgelegten Linien zu betreiben.

(2) Beim Betrieb der vereinbarten Dienste nehmen die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei auf die Interessen der bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei Rücksicht, damit die von diesen Unternehmen ganz oder teilweise auf den gleichen Linien betriebenen Dienste nicht ungebührlich beeinträchtigt werden.

(3) Die von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien bereitgestellten vereinbarten Dienste müssen möglichst genau der Nachfrage der Öffentlichkeit nach Beförderung auf den festgelegten Linien entsprechen und als Hauptziel die Bereitstellung eines Beförderungsangebots haben, das bei einem vernünftigen Ladefaktor der gegenwärtigen und vernünftigerweise voraussehbaren Nachfrage nach Beförderung von Fluggästen und Fracht, einschließlich Post, entspricht, die aus dem Gebiet der Vertragspartei stammen, die das Unternehmen bezeichnet hat, oder für dieses Gebiet bestimmt sind. Vorkehrungen für die Beförderung von Fluggästen und Fracht, einschließlich Post, die an Punkten auf den festgelegten Linien aufgenommen oder abgesetzt werden, die nicht im Gebiet der Vertragspartei liegen, die das Unternehmen bezeichnet hat, unterliegen den allgemeinen Grundsätzen, wonach das Beförderungsangebot angepaßt ist

der Vertragspartei, die das Unternehmen bezeichnet hat;

b) an die Verkehrsnachfrage der Region, durch die der vereinbarte Dienst führt, unter Berücksichtigung anderer Beförderungsdienste, die von Luftfahrtunternehmen der Staaten dieser Region eingerichtet wurden, und

c) an die Erfordernisse des Durchgangsverkehrs.

(4) Das auf den festgelegten Linien bereitzustellende Beförderungsangebot wird von Zeit zu Zeit gemeinsam von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bestimmt.

Artikel 7

Tarife

(1) Der Begriff "Tarif" hat eine oder mehrere der nachstehenden Bedeutungen:

a) der Flugpreis, der von einem Luftfahrtunternehmen für die Beförderung von Fluggästen und ihrem Gepäck im Fluglinienverkehr berechnet wird, und die Gebühren und Bedingungen für Nebenleistungen im Zusammenhang mit dieser Beförderung;

- b) der Frachtsatz, der von einem Luftfahrtunternehmen für die Beförderung von Fracht (außer Post) im Fluglinienverkehr berechnet wird;
- c) die Bedingungen für die Verfügbarkeit oder Anwendbarkeit eines solchen Flugpreises oder Frachtsatzes einschließlich aller damit verbundenen Leistungen;
- d) der Provisionsatz, der von einem Luftfahrtunternehmen einer Agentur für die von dieser verkauften Flugscheine oder ausgestellten Luftfrachtbriefe für die Beförderung im Fluglinienverkehr gezahlt wird.

(2) Die von den bezeichneten Unternehmen der Vertragsparteien für die Beförderung zwischen Hongkong und der Bundesrepublik Deutschland zu berechnenden Tarife sind die von beiden Luftfahrtbehörden genehmigten Tarife und werden in angemessener Höhe festgesetzt, wobei alle wichtigen Faktoren gebührend zu berücksichtigen sind, einschließlich der Kosten des Betriebs der vereinbarten Dienste, der Interessen der Nutzer, eines angemessenen Gewinns und der Tarife anderer Luftfahrtunternehmen, die zwischen Ausgangs- und Endpunkt oder auf Teilstrecken derselben Linie Beförderungen durchführen. "Dieselbe Linie" im Sinne dieses Absatzes ist die Linie, auf welcher der Fluglinienverkehr betrieben wird, und nicht die festgelegte Linie.

(3) Jeder für die Beförderung zwischen Hongkong und der Bundesrepublik Deutschland gestellte Tarifantrag wird bei den Luft-

fahrtbehörden beider Vertragsparteien in der Form eingereicht, welche die Luftfahrtbehörden für die Mitteilung der in Absatz 1 genannten Angaben einzeln vorschreiben können. Er wird mindestens 40 Tage (oder innerhalb einer von den Luftfahrtbehörden etwa vereinbarten kürzeren Frist) vor dem beantragten Zeitpunkt des Inkrafttretens eingereicht. Der Tarifantrag wird so behandelt, als wäre er bei einer Vertragspartei an dem Tag eingereicht worden, an dem er bei der Luftfahrtbehörde der betreffenden Vertragspartei eingegangen ist.

(4) Jeder beantragte Tarif kann von der Luftfahrtbehörde jeder der beiden Vertragsparteien jederzeit genehmigt werden und gilt unter der Voraussetzung, daß er im Einklang mit Absatz 3 eingereicht worden ist, als von den Luftfahrtbehörden genehmigt, sofern nicht die Luftfahrtbehörde einer der beiden Vertragsparteien innerhalb von 30 Tagen (oder einer von den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien etwa vereinbarten kürzeren Frist) nach dem Tag der Einreichung bei der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei eine schriftliche Mitteilung über die Ablehnung des beantragten Tarifs zugestellt hat.

(5) Wird eine Mitteilung über die Ablehnung eines Tarifs nach Maßgabe des Absatzes 4 zugestellt, so können die Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsparteien den Tarif in gegenseitigem Einvernehmen festsetzen. Jede Vertragspartei kann innerhalb von 30 Tagen nach Zustellung der Mitteilung über die Ablehnung um Konsultationen ersuchen, die innerhalb von 30 Tagen nach dem Ersuchen stattfinden müssen.

(6) Wurde ein Tarif von einer der Luftfahrtbehörden nach Absatz 4 abgelehnt und konnten die Luftfahrtbehörden den Tarif nicht in gegenseitigem Einvernehmen nach Absatz 5 festsetzen, so kann die Streitigkeit nach Artikel 15 beigelegt werden.

(7) Vorbehaltlich des Absatzes 8 bleibt der Tarif, der nach diesem Artikel festgesetzt wurde, so lange in Kraft, bis ein Ersatztarif festgesetzt worden ist.

(8) Außer mit Zustimmung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsparteien und während eines von ihnen vereinbarten Zeitraums wird ein Tarif nicht nach Absatz 7 verlängert

a) bei einem befristeten Tarif um mehr als 12 Monate nach Ablauf der Frist;

b) bei einem unbefristeten Tarif um mehr als 12 Monate nach dem Tag, an dem ein Ersatztarif von dem oder den bezeichneten Unternehmen einer oder beider Vertragsparteien bei beiden Luftfahrtbehörden beantragt worden ist.

(9) a) Die von einem von Hongkong bezeichneten Unternehmen für die Beförderung zwischen der Bundesrepublik Deutschland und einem anderen Staat zu berechnenden Tarife bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland und gegebenenfalls durch die Luftfahrtbehörde des anderen Staates. Die von einem bezeichneten Unternehmen der Bundesrepublik Deutschland für die

Beförderung zwischen Hongkong und einem anderen Staat als der Bundesrepublik Deutschland zu berechnenden Tarife bedürfen der Genehmigung durch die Luftfahrtbehörde von Hongkong und gegebenenfalls durch die Luftfahrtbehörde des anderen Staates.

- b) Ein Tarif für eine solche Beförderung wird nicht genehmigt, wenn er nicht von dem betreffenden bezeichneten Unternehmen bei der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei mindestens 40 Tage (oder innerhalb einer von dieser Luftfahrtbehörde im Einzelfall vereinbarten kürzeren Frist) vor dem beantragten Zeitpunkt des Inkrafttretens in einer Form beantragt wurde, die diese Luftfahrtbehörde für die Mitteilung der in Absatz 1 genannten Angaben etwa vorschreibt.

- c) Die Vertragspartei, die einen Tarif für eine solche Beförderung genehmigt hat, kann ihre Genehmigung für diesen Tarif unter Einhaltung einer Kündigungsfrist von 90 Tagen gegenüber dem bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei, das den Tarif anwendet, widerrufen; dieser Tarif wird nach Ablauf dieser Frist von diesem bezeichneten Unternehmen nicht mehr angewendet.

Artikel 8

Zölle

(1) Die von einem bezeichneten Unternehmen einer Vertragspartei im internationalen Fluglinienverkehr verwendeten Luftfahrzeuge, ihre üblichen Ausrüstungsgegenstände, Treibstoff, Schmieröle, Ersatzteile - einschließlich Motoren - und Bordvorräte (einschließlich, ohne darauf beschränkt zu sein, Gütern wie Lebensmittel, Getränke und Tabak), die sich an Bord eines solchen Luftfahrzeugs befinden, werden auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Verbrauchsteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben befreit, die nicht auf den Kosten der bei der Ankunft geleisteten Dienste beruhen, vorausgesetzt, daß diese Ausrüstungsgegenstände und Vorräte an Bord des Luftfahrzeugs verbleiben.

(2) Übliche Ausrüstungsgegenstände, Ersatzteile, Treibstoff-, Schmieröl- und Bordvorräte, gedruckte Flugscheinvorräte, Luftfrachtbriefe, gedrucktes Material, welches das Emblem eines bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei trägt, und übliches von diesem bezeichneten Unternehmen kostenlos verteiltes Werbematerial, die von diesem bezeichneten Unternehmen oder in seinem Auftrag in das Gebiet der anderen Vertragspartei gebracht oder an Bord der von diesem bezeichneten Unternehmen verwendeten Luftfahrzeuge genommen werden und ausschließlich für den Verbrauch an Bord dieser Luftfahrzeuge im internationalen Fluglinienverkehr bestimmt sind, werden auf der Grundlage der Gegenseitigkeit von der anderen Vertragspartei von allen Zöllen, Verbrauchsteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben befreit, die nicht auf den Kosten der bei der Ankunft geleisteten Dienste beruhen, selbst wenn diese Vorräte auf einem Teil eines Fluges

verbraucht werden sollen, der über dem Gebiet der Vertragspartei durchgeführt wird, in der sie an Bord genommen werden.

(3) Es kann verlangt werden, daß die in den Absätzen 1 und 2 genannten Güter unter der Überwachung oder Kontrolle der zuständigen Behörden gehalten werden.

(4) Übliche Bordausrüstungsgegenstände, Ersatzteile, Treibstoff-, Schmieröl- und Bordvorräte an Bord von Luftfahrzeugen eines bezeichneten Unternehmens einer Vertragspartei können im Gebiet der anderen Vertragspartei nur mit Genehmigung der Zollbehörden dieser Vertragspartei entladen werden; diese können verlangen, daß diese Güter so lange ihrer Überwachung unterstellt werden, bis sie wieder ausgeführt werden oder bis auf andere Weise in Übereinstimmung mit den Zollvorschriften darüber verfügt wird.

(5) Die in diesem Artikel vorgesehenen Befreiungen finden auch in Fällen Anwendung, in denen ein bezeichnetes Unternehmen einer Vertragspartei mit einem oder mehreren Luftfahrtunternehmen Vereinbarungen über die Ausleihung oder Überlassung der in den Absätzen 1 und 2 bestimmten Güter im Gebiet der anderen Vertragspartei getroffen hat, vorausgesetzt, daß diesem oder diesen anderen Luftfahrtunternehmen von dieser anderen Vertragspartei solche Befreiungen in ähnlicher Weise gewährt werden.

(6) Gepäck und Fracht in direktem Transit durch das Gebiet einer Vertragspartei werden von Zöllen, Verbrauchsteuern und ähnlichen Gebühren und Abgaben befreit, die nicht auf den Kosten der bei der Ankunft geleisteten Dienste beruhen.

Artikel 9

Sicherheit der Luftfahrt

(1) Die Vertragsparteien bekräftigen, daß ihre gegenseitige Verpflichtung zum Schutz der Sicherheit der Zivilluftfahrt vor widerrechtlichen Eingriffen fester Bestandteil dieses Abkommens ist. Die Vertragsparteien handeln insbesondere im Einklang mit den Luftsicherheitsbestimmungen des am 14. September 1963 in Tokyo unterzeichneten Abkommens über strafbare und bestimmte andere an Bord von Luftfahrzeugen begangene Handlungen, des am 16. Dezember 1970 in Den Haag unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung der widerrechtlichen Inbesitznahme von Luftfahrzeugen und des am 23. September 1971 in Montreal unterzeichneten Übereinkommens zur Bekämpfung widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit der Zivilluftfahrt.

(2) Die Vertragsparteien gewähren einander auf Ersuchen jede erforderliche Unterstützung, um die widerrechtliche Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge und andere widerrechtliche Handlungen gegen die Sicherheit solcher Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen und Flugnavigationseinrichtungen sowie jede sonstige Bedrohung der Sicherheit der Zivilluftfahrt zu verhindern.

(3) Die Vertragsparteien handeln in ihren gegenseitigen Beziehungen im Einklang mit den geltenden Luftsicherheitsvorschriften, die von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation festgelegt und zu Anhängen des am 7. Dezember 1944 in Chicago

zur Unterzeichnung aufgelegten Abkommens über die Internationale Zivilluftfahrt bestimmt wurden. Sie verlangen, daß die Betreiber von bei ihnen eingetragenen Luftfahrzeugen und die Luftfahrzeugbetreiber, die ihren Hauptsitz oder ständigen Aufenthalt in ihrem Gebiet haben, sowie die Betreiber von Flughäfen in ihrem Gebiet im Einklang mit diesen Luftsicherheitsvorschriften handeln.

(4) Jede Vertragspartei erklärt sich damit einverstanden, daß diese Betreiber von Luftfahrzeugen aufgefordert werden können, die in Absatz 3 genannten Luftsicherheitsvorschriften der anderen Vertragspartei beim Einflug in das Gebiet der anderen Vertragspartei, beim Ausflug aus diesem Gebiet oder beim Aufenthalt in diesem Gebiet einzuhalten. Jede Vertragspartei stellt sicher, daß in ihrem Gebiet geeignete Maßnahmen zum Schutz der Luftfahrzeuge und zur Kontrolle von Fluggästen, Besatzung, Handgepäck, Gepäck, Fracht und Bordvorräten vor dem Einsteigen und Beladen und während dieser Vorgänge wirksam angewendet werden. Jede Vertragspartei wird außerdem jedes Ersuchen der anderen Vertragspartei um zumutbare besondere Sicherheitsmaßnahmen zur Abwendung einer bestimmten Bedrohung wohlwollend prüfen.

(5) Bei Eintritt oder drohendem Eintritt einer widerrechtlichen Inbesitznahme ziviler Luftfahrzeuge oder sonstiger widerrechtlicher Handlungen gegen die Sicherheit dieser Luftfahrzeuge, ihrer Fluggäste und Besatzung, von Flughäfen oder Flugnavigationseinrichtungen gewähren die Vertragsparteien einander Unterstützung durch Erleichterung des Fernmeldeverkehrs und sonstige geeignete Maßnahmen zur schnellen und sicheren Beendigung eines solchen Zwischenfalls oder einer solchen Bedrohung.

(6) Weicht eine Vertragspartei von den Luftsicherheitsvorschriften dieses Artikels ab, so kann die andere Vertragspartei um sofortige Konsultationen mit der erstgenannten Vertragspartei ersuchen. Wird binnen 30 Tagen nach Eingang dieses Ersuchens keine Einigung erzielt, so ist dies ein Grund, die Betriebsgenehmigungen oder technischen Genehmigungen des oder der Luftfahrtunternehmen der erstgenannten Vertragspartei zeitweilig zurückzunehmen, einzuschränken oder mit Auflagen zu versehen. Wenn es eine Notlage rechtfertigt, kann eine Vertragspartei vor Ablauf von 30 Tagen vorläufig dieselben Maßnahmen treffen. Jede Maßnahme, die nach diesem Absatz getroffen wird, wird eingestellt, sobald die erstgenannte Vertragspartei die Sicherheitsvorschriften dieses Artikels einhält.

Artikel 10

Übermittlung von Statistiken

Die Luftfahrtbehörde einer Vertragspartei übermittelt der Luftfahrtbehörde der anderen Vertragspartei auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen, die billigerweise angefordert werden können, um das in den vereinbarten Diensten von den bezeichneten Unternehmen der erstgenannten Vertragspartei bereitgestellte Beförderungsangebot zu überprüfen. Die Unterlagen müssen alle Angaben enthalten, die zur Feststellung des Umfangs des von diesen Unternehmen in den vereinbarten Diensten beförderten Verkehrs sowie der Herkunft und Bestimmung dieses Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 11

Transfer von Einkünften

Ein von Hongkong bezeichnetes Unternehmen hat das Recht, auf Verlangen über die örtlichen Ausgaben hinaus erzielte örtliche Einnahmen umzutauschen und nach Hongkong zu überweisen. Ein von der Bundesrepublik Deutschland bezeichnetes Unternehmen hat das Recht, auf Verlangen über die örtlichen Ausgaben hinaus erzielte örtliche Einnahmen umzutauschen und in die Bundesrepublik Deutschland zu überweisen. Umtausch und Überweisung werden ohne Einschränkung zu dem auf laufende Geschäfte anwendbaren Wechselkurs gestattet, der zur Zeit der Vorlage dieser Einnahmen zum Umtausch und zur Überweisung in Kraft ist, und unterliegen nur den üblicherweise von den Banken für derartige Umtausch- und Überweisungsaufträge verlangten Gebühren.

Artikel 12

Vertretung der Luftfahrtunternehmen und Verkäufe
durch die Luftfahrtunternehmen

(1) Die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, in Übereinstimmung mit den Gesetzen und sonstigen Vorschriften der anderen Vertragspartei betreffend Einreise, Aufenthalt und Beschäftigung ihr eigenes Führungs-, technisches, Betriebs- und sonstiges Fachpersonal, das für die Bereitstellung von Luftverkehrsdiensten erforderlich ist, in das Gebiet der anderen Vertragspartei hineinzubringen und dort zu unterhalten.

(2) Die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, im Gebiet der anderen Vertragspartei entweder direkt oder durch Agenten den Verkauf von Luftverkehrsleistungen zu betreiben. Die bezeichneten Unternehmen jeder Vertragspartei haben das Recht, diese Luftverkehrsleistungen in der Landeswährung oder in jeder frei konvertierbaren anderen Währung zu verkaufen, und jede Person hat das Recht, sie in einer dieser Währungen zu kaufen.

Artikel 13
Benutzergebühren

(1) Eine Vertragspartei erlegt dem oder den bezeichneten Unternehmen der anderen Vertragspartei keine Benutzergebühren auf und gestattet nicht die Erhebung von Benutzergebühren, die höher sind als die Gebühren, die ihren eigenen Unternehmen, die ähnlichen internationalen Fluglinienverkehr betreiben, auferlegt werden.

(2) Jede Vertragspartei fördert Konsultationen zwischen ihren zuständigen Erhebungsbehörden und den Luftfahrtunternehmen, welche die Dienste und Einrichtungen in Anspruch nehmen, wenn möglich durch die Vertreterorganisationen der Unternehmen. Den Benutzern sollen alle Vorschläge zur Änderung von Benutzergebühren rechtzeitig mitgeteilt werden, damit sie die Möglichkeit haben, ihren Standpunkt vorzutragen, bevor die Änderungen durchgeführt werden. Außerdem ermutigt jede Vertragspartei ihre zuständigen Erhebungsbehörden und die Luftfahrtunternehmen, einschlägige Informationen über die Benutzergebühren auszutauschen.

Artikel 14
Konsultationen

Jede Vertragspartei kann jederzeit Konsultationen über die Durchführung, Auslegung, Anwendung oder Änderung dieses Abkommens beantragen. Falls die Vertragsparteien nichts anderes vereinbaren, beginnen solche Konsultationen, die zwischen den Luftfahrtbehörden stattfinden können, innerhalb von 60 Tagen nach

Eingang des schriftlichen Antrags bei der anderen Vertragspartei.

Artikel 15

Beilegung von Streitigkeiten

(1) Entsteht zwischen den Vertragsparteien eine Streitigkeit über die Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens, so versuchen die Vertragsparteien zunächst, sie durch Verhandlungen beizulegen.

(2) Gelingt es den Vertragsparteien nicht, die Streitigkeit durch Verhandlungen beizulegen, so kann sie von ihnen einer vereinbarten Person oder Stelle vorgelegt oder auf Ersuchen einer Vertragspartei einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung unterbreitet werden; das Schiedsgericht wird wie folgt gebildet:

- a) Innerhalb von 30 Tagen nach Eingang eines Ersuchens um ein Schiedsgerichtsverfahren ernennt jede Vertragspartei einen Schiedsrichter. Innerhalb von 60 Tagen nach Ernennung des zweiten Schiedsrichters wird ein Angehöriger eines Staates, der in bezug auf die Streitigkeit als neutral angesehen werden kann, einvernehmlich von den beiden Schiedsrichtern zum dritten Schiedsrichter ernannt, der als Vorsitzender des Schiedsgerichts tätig wird;
- b) Ist innerhalb der obengenannten Fristen eine Ernennung nicht erfolgt, so kann eine Vertragspartei den Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation bitten, die erforderliche Ernennung innerhalb von 30 Tagen vorzunehmen. Ist der Präsident der Ansicht, er

sei Angehöriger eines Staates, der in bezug auf die Streitigkeit nicht als neutral angesehen werden kann, so nimmt der dienstälteste Vizepräsident, der nicht aus demselben Grund als befangen anzusehen ist, die Ernennung vor.

(3) Sofern nichts anderes nachstehend in diesem Artikel vorgesehen oder von den Vertragsparteien vereinbart wird, bestimmt das Schiedsgericht selbst die Grenzen seiner Zuständigkeit und legt sein eigenes Verfahren fest. Auf Anweisung des Schiedsgerichts oder auf Ersuchen einer Vertragspartei findet spätestens 30 Tage nach Abschluß der Bildung des Schiedsgerichts eine Konferenz zur Bestimmung der genauen Sachverhalte, über die entschieden, und der besonderen Verfahren, die angewendet werden sollen, statt.

(4) Sofern nichts anderes von den Vertragsparteien vereinbart oder vom Schiedsgericht vorgeschrieben wird, legt jede Vertragspartei innerhalb von 45 Tagen nach Abschluß der Bildung des Schiedsgerichts einen Schriftsatz vor. Die Antworten müssen 60 Tage später vorliegen. Das Schiedsgericht hält auf Ersuchen einer Vertragspartei oder nach eigenem Ermessen innerhalb von 30 Tagen nach Fälligkeit der Antworten eine mündliche Verhandlung ab.

(5) Das Schiedsgericht versucht, innerhalb von 30 Tagen nach Abschluß der mündlichen Verhandlung oder, falls keine solche stattfindet, nach dem Tag, an dem beide Antworten eingegangen sind, eine schriftliche Entscheidung vorzulegen. Die Entscheidung wird mit Stimmenmehrheit getroffen.

(6) Die Vertragsparteien können innerhalb von 15 Tagen nach Eingang der Entscheidung ein Ersuchen um Erläuterung derselben einreichen; die Erläuterung wird innerhalb von 15 Tagen nach dem Ersuchen gegeben.

(7) Die Entscheidung des Schiedsgerichts ist für die Vertragsparteien bindend.

(8) Jede Vertragspartei trägt die Kosten des von ihr ernannten Schiedsrichters. Die anderen Kosten des Schiedsgerichts, einschließlich der Aufwendungen des Präsidenten oder Vizepräsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation für die Durchführung der in Absatz 2 Buchstabe b genannten Verfahren, werden zu gleichen Teilen von den Vertragsparteien getragen.

Artikel 16

Einwanderung

(1) Eine Vertragspartei hindert ein bezeichnetes Unternehmen oder seine Agenten nicht daran, sicherzustellen, daß entsprechend den Beförderungsbedingungen des Unternehmens nur den Fluggästen, welche die für ihre Einreise in den beabsichtigten Bestimmungsort erforderlichen Dokumente mit sich führen, gestattet wird, an Bord des Luftfahrzeugs zu gehen.

(2) Eine Vertragspartei übernimmt zur Überprüfung eine von der anderen Vertragspartei zu ihr zurückgeschickte Person, die von einem bezeichneten Unternehmen auf einer festgelegten Linie zu

einem Punkt im Gebiet der anderen Vertragspartei befördert und der dort die Einreise verweigert worden ist, vorausgesetzt, daß diese Person sich vor ihrer Beförderung in das Gebiet der anderen Vertragspartei nicht nur im Transit im Gebiet der ersten Vertragspartei aufhielt. Die Verpflichtung, diese Person zur Überprüfung zu übernehmen, ist nicht davon abhängig, ob sie Ausweispapiere besitzt. Nach der Überprüfung dieser Person schickt die erste Vertragspartei sie nicht zur anderen Vertragspartei zurück. Sollte sich jedoch die Grundlage für die Entscheidung, eine nicht einzulassende Person zurückzuschicken, als unrichtig erweisen, so übernimmt die andere Vertragspartei, die der Person vorher die Einreise verweigert hatte, sie zurück.

(3) Bevor sie eine solche Person zur ersten Vertragspartei zurückschickt, prüft die andere Vertragspartei, ob diese Person in ihr Heimatland oder das Land, in dem sie ihren Aufenthalt hat, oder das Land, das ihren Paß ausgestellt hat, zurückgeschickt werden kann, und schickt sie, wenn das möglich ist, dorthin zurück.

Artikel 17

Kündigung

Jede Vertragspartei kann der anderen Vertragspartei jederzeit schriftlich ihren Beschluß mitteilen, dieses Abkommen zu beenden. Dieses Abkommen tritt um Mitternacht (am Eingangsort der Kündigung) unmittelbar vor dem ersten Jahrestag des Eingangs der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern die Kündigung nicht vor Ablauf dieser Frist einvernehmlich zurückgezogen wird.

Artikel 18

Registrierung bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

Artikel 19

Inkrafttreten

Dieses Abkommen und alle seine Änderungen treten in Kraft, sobald die Vertragsparteien einander schriftlich mitgeteilt haben, daß die jeweils notwendigen Verfahren abgeschlossen sind.

Zu Urkund dessen haben die hierzu von ihren Regierungen gehörig befugten Unterzeichneten dieses Abkommen unterschrieben.

Geschehen zu Hongkong am
in zwei Urschriften, jede in englischer und deutscher Sprache,
wobei jeder Wortlaut gleichermaßen verbindlich ist.

Für die Regierung
von Hongkong

Für die Regierung
der Bundesrepublik Deutschland

Anlage

Fluglinienplan

Abschnitt 1

Fluglinien, die von dem oder den von Hongkong bezeichneten Unternehmen betrieben werden:

Hongkong - Zwischenlandepunkte - Punkte in der Bundesrepublik Deutschland - Punkte darüber hinaus.

Bemerkungen:

1. Die auf den oben festgelegten Linien zu bedienenden Punkte werden gemeinsam von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bestimmt.
2. Das oder die von Hongkong bezeichneten Unternehmen können auf einem oder jedem Flug jeden Punkt auf den oben festgelegten Linien auslassen und die Punkte in jeder beliebigen Reihenfolge bedienen, vorausgesetzt, die vereinbarten Dienste auf diesen Linien beginnen in Hongkong.
3. Weder Fluggäste noch Fracht, einschließlich Post, dürfen an einem Zwischenlandepunkt oder einem Punkt darüber hinaus an Bord genommen und an Punkten in der Bundesrepublik Deutschland abgesetzt werden oder umgekehrt, es sei denn, dies wird von Zeit zu Zeit gemeinsam von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bestimmt. Diese Einschränkung findet auch auf alle Formen des Verkehrs mit Reiseunterbrechung Anwendung.

4. Kein Punkt auf dem chinesischen Festland darf als Zwischenlandepunkt oder als Punkt darüber hinaus bedient werden.

Abschnitt 2

Fluglinien, die von dem oder den von der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmen betrieben werden:

Punkte in der Bundesrepublik Deutschland - Zwischenlandepunkte - Hongkong - Punkte darüber hinaus.

Bemerkungen:

1. Die auf den oben festgelegten Linien zu bedienenden Punkte werden gemeinsam von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bestimmt.
2. Das oder die von der Bundesrepublik Deutschland bezeichneten Unternehmen können auf einem oder jedem Flug jeden Punkt auf den oben festgelegten Linien auslassen und die Punkte in jeder beliebigen Reihenfolge bedienen, vorausgesetzt, die vereinbarten Dienste auf diesen Linien beginnen an Punkten in der Bundesrepublik Deutschland.
3. Weder Fluggäste noch Fracht, einschließlich Post, dürfen an einem Zwischenlandepunkt oder einem Punkt darüber hinaus an Bord genommen und in Hongkong abgesetzt werden oder umgekehrt, es sei denn, dies wird von Zeit zu Zeit gemeinsam von den Luftfahrtbehörden der Vertragsparteien bestimmt. Diese Einschränkung findet auch auf alle Formen des Verkehrs mit Reiseunterbrechung Anwendung.

4. Kein Punkt auf dem chinesischen Festland darf als Zwischenlandepunkt oder als Punkt darüber hinaus bedient werden.

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE
GOUVERNEMENT DE HONG KONG ET LE GOUVERNEMENT DE LA
RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE

Le Gouvernement de Hong Kong et le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne,

Désireux de conclure un Accord afin d'assurer des services aériens entre Hong Kong et la République fédérale d'Allemagne,

Conviennent comme suit :

Article premier. Définitions

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

a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de Hong Kong, du Directeur de l'aviation civile et, dans le cas de la République fédérale d'Allemagne, du Ministère fédéral des transports ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent actuellement des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

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

c) Le terme « zone », concernant Hong Kong, s'entend de l'île de Hong Kong, de Kowloon et des Nouveaux Territoires et, concernant la République fédérale d'Allemagne, a le sens attribué au terme « territoire » par l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

d) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » s'entendent avec le sens que leur attribue l'article 96 de ladite Convention;

e) L'expression « redevance d'usage » s'entend d'un paiement demandé aux entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques compétentes, ou qu'elles permettent de demander 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;

f) L'expression « le présent Accord » s'entend du présent Accord, de son annexe et de tout amendement apporté à cet Accord ou à son annexe;

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

Dans la mise en oeuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signa-

ture à Chicago le 7 décembre 1944, et de tout amendement qui serait apporté à la Convention ou à ses annexes et qui s'appliquerait aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi de droits

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

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

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

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

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

Article 4. Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien

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

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

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

4. 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 désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, si elle n'a pas la preuve que cette entreprise a été constituée et a son établissement principal dans la zone de l'autre Partie contractante.

5. Lorsqu'une entreprise 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. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation

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

a) Si elle n'a pas la preuve que cette entreprise a été constituée et a son établissement principal dans la zone de l'autre Partie contractante; ou

b) Si l'entreprise en question manque à se conformer aux lois et règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

c) Si cette entreprise manque à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

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

Article 6. Principes régissant l'exploitation des services convenus

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

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

3. Les services convenus fournis par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou

à destination de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

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

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par les services convenus, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des entreprises 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 conjointement de temps à autre par les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Article 7. Tarifs

1. Le terme « tarif » s'entend indifféremment :

a) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport 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 République fédérale d'Allemagne sont ceux agréés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de l'exploitation des services convenus, 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. Aux fins du présent paragraphe, la référence à la « même route » vise la route exploitée et non la route spécifiée.

3. Le tarif proposé pour le transport entre Hong Kong et la République fédérale d'Allemagne 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 40 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 les autorités aéronautiques de cette Partie contractante.

4. Tout tarif proposé peut être agréé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à tout moment et, à condition qu'il ait été déposé conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article, il est considéré comme ayant été agréé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, sauf si dans les 30 jours (ou dans un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) après la date du dépôt, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ont notifié par écrit leur rejet du tarif proposé aux autorités de l'autre Partie contractante.

5. Si une notification de rejet est adressée, conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent fixer le tarif par accord mutuel. L'une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours de la notification de rejet, demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui doivent avoir lieu dans les 30 jours de la 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 15 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 date d'expiration;

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

9. a) Les tarifs appliqués par une entreprise de transport aérien désignée de Hong Kong pour le transport entre la République fédérale d'Allemagne et un autre État doivent être agréés par les autorités aéronautiques de la République fédérale d'Allemagne et, le cas échéant, par celles de l'autre État. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées de la République fédérale d'Allemagne pour les transports entre Hong Kong et un État autre que la République fédérale d'Allemagne doivent être agréés par les autorités aéronautiques de Hong Kong et, le cas échéant, par celles de l'autre État.

b) Aucun tarif ne peut être agréé un transport de telle nature à moins que l'entreprise de transport aérien désignée qui en sollicite l'agrément n'ait déposé ledit tarif auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans la forme exigée par ces autorités afin de faire apparaître les éléments spécifiés au paragraphe 1 du présent article, 40 jours au moins (ou dans un délai plus court si lesdites autorités y consentent) avant la date projetée de son entrée en vigueur.

c) La Partie contractante qui a donné son agrément à un tarif de cette nature peut retirer cet agrément moyennant un préavis de 90 jours adressé à l'entreprise de transport aé-

rien désignée qui applique ce tarif. L'entreprise en question cesse d'appliquer le tarif à la fin de cette période.

Article 8. Droits de douane

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leurs combustibles et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires, 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 pièces de rechange, les combustibles, les lubrifiants, les provisions de bord, les billets imprimés, les feuilles de route, les documents imprimés revêtu de l'emblème d'une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes et les documents publicitaires usuels distribués gratuitement par ladite entreprise, introduits dans la zone de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte de cette entreprise désignée ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise de transport désignée, et destinés exclusivement à être utilisés à bord de ces aéronefs dans l'exploitation des services aériens internationaux, sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la zone de la Partie contractante où ils ont été embarqués à bord des aéronefs.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou sous le contrôle des autorités compétentes.

4. L'équipement normal de bord, les pièces détachées, les combustibles, les lubrifiants et les provisions de bord qui sont à bord d'un aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée de l'un ou l'autre des Parties contractantes, ne peuvent être débarqués dans la zone de l'autre Partie contractante sans l'agrément des autorités douanières de cette Partie contractante, lesquelles peuvent exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuées conformément aux règlements douaniers.

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

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

Article 9. Sécurité aérienne

1. Les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont de protéger la sûreté de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Les Parties contractantes agissent 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, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties contractantes s'accordent sur demande 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 contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux dispositions applicables en matière de sécurité aérienne arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago. Chaque Partie contractante exige des exploitants d'aéronefs immatriculés sous son pavillon, des exploitants d'aéronefs dont l'établissement commercial principal ou le domicile est situé dans sa zone, ainsi que des exploitants d'aéroports situés dans sa zone, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

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

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

6. Si une des Parties contractantes s'écarte des dispositions du présent article en matière de sécurité aérienne, l'autre Partie contractante peut demander à la première des consultations immédiates. Si les Parties ne parviennent pas à un accord dans un délai de 30 jours à compter de la date de réception de la demande de consultations, cela constitue un motif permettant de suspendre, limiter ou assujettir à conditions les autorisations d'exploitation ou les permis techniques de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien de la première Partie contractante. Lorsque l'urgence de la situation le justifie, une Partie contractante peut prendre les mêmes mesures à titre intérimaire avant l'expiration du délai de 30 jours. Toute mesure prise en application du présent paragraphe doit être rapportée dès que la première Partie contractante se conforme aux dispositions du présent article en matière de sécurité aérienne.

Article 10. 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 convenus par les entreprises 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 désignées sur les services convenus, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 11. Transfert des recettes

Toute entreprise de transport aérien désignée de Hong Kong a le droit de convertir et de transférer à Hong Kong, sur simple demande, l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales. Toute entreprise de transport aérien désignée de la République fédérale d'Allemagne a le droit de convertir et de transférer vers la République fédérale d'Allemagne, sur simple demande, l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales. La conversion et le transfert de ces recettes sont autorisés sans restriction au taux de change applicable aux opérations courantes en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont frappés d'aucune charge à l'exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations.

Article 12. Représentation et ventes des entreprises de transport aérien

1. Les entreprises 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 zone de cette autre Partie contractante leurs cadres de direction, leurs agents techniques et d'exploitation et les 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 zone de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de leurs agents. Les entreprises désignées de chacune des Par-

ties 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 13. Redevances d'usage

1. Aucun des Parties contractantes n'impose 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 à ses propres entreprises de transport aérien exploitant des services aériens internationaux similaires.

2. 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 14. Consultations

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

Article 15. Règlement des différends

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

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

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

b) Si une ou l'autre désignation n'a pas été effectuée dans les délais indiqués ci-dessus, l'une ou l'autre Partie contractante peut prier le Président du Conseil de l'Organisa-

tion de l'aviation civile internationale de procéder dans les 30 jours à la désignation nécessaire. Si le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale estime être ressortissant d'un État qui ne peut être considéré comme neutre dans le différend, la nomination est faite par le Vice-Président qui a le plus d'ancienneté et ne peut être récusé aux mêmes motifs.

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

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

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

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

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

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

Article 16. Immigration

1. Aucune Partie contractante ne peut empêcher une entreprise de transport aérien désignée ni les agents de cette entreprise d'assurer, en application des conditions de transport de l'entreprise, que seuls les passagers porteurs des titres de voyage nécessaires à leur entrée dans la zone de leur destination sont admis à embarquer à bord de l'aéronef.

2. Chaque Partie contractante doit accepter pour examen toute personne qui, ayant été transportée par une entreprise de transport aérien sur une route indiquée jusqu'à un point situé dans la zone de l'autre Partie contractante, a été refoulée par cette autre Partie contractante, sous réserve que cette personne ait séjourné dans la zone de la première Partie contractante, autrement qu'en transit, avant son transport jusqu'à la zone de l'autre Partie contractante. L'obligation d'accepter cette personne pour examen n'est pas assujettie au fait que celle-ci soit ou non porteuse de pièces d'identité. La première Partie contractante ne peut renvoyer ladite personne, après examen, à destination de l'autre Partie contractante.

Toutefois, si la décision de refouler une personne indésirable se révèle non fondée, ladite personne doit être acceptée par l'autre Partie contractante que l'avait d'abord refoulée.

3. Avant de renvoyer ladite personne à la première Partie contractante, l'autre Partie contractante doit décider si elle doit être refoulée vers son pays d'origine, vers le pays de son domicile ou vers le pays qui a émis son passeport et, si possible, la transporter à destination.

Article 17. Dénonciation

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 ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

Article 18. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

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

Article 19. Entrée en vigueur

Le présent Accord et chacun de ses amendements éventuels entrent en vigueur dès que les Parties contractantes se notifient mutuellement, par écrit, l'accomplissement de toutes les formalités nécessaires pour ce faire.

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

Fait à Hong Kong, le 5 mai 1995, en double exemplaire en langues anglaise et allemande, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement de Hong Kong :

Pour le Gouvernement du Gouvernement de la
République fédérale d'Allemagne :

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première Section

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises désignée(s) de Hong Kong :

Hong Kong - points intermédiaires - points en République fédérale d'Allemagne - points au-delà.

Notes

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

2. L'entreprise ou les entreprises désignée(s) de Hong Kong peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en tout point des routes ci-dessus et peuvent les desservir dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur départ à Hong Kong.

3. Aucun trafic de passagers ou de marchandises, y compris le courrier, ne peut être embarqué en un point intermédiaire ou en un point au-delà pour être débarqué en République fédérale d'Allemagne ou inversement, sauf lorsque les autorités aéronautiques des Parties contractantes en conviennent autrement. Cette restriction s'applique aussi à toutes les formes de trafic en transit.

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

Section 2

Routes à exploiter par l'entreprise de transport aérien désignée de la République fédérale d'Allemagne :

Points en République fédérale d'Allemagne - points intermédiaires - Hong Kong - points au-delà.

Notes

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

2. L'entreprise ou les entreprises désignée(s) de la République fédérale d'Allemagne peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en tout point des routes ci-dessus et peuvent les desservir dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur départ en République fédérale d'Allemagne.

3. Aucun trafic de passagers ou de marchandises, y compris le courrier, ne peut être embarqué en un point intermédiaire ou en un point au-delà pour être débarqué à Hong Kong ou inversement, sauf lorsque les autorités aéronautiques des Parties contractantes en conviennent autrement. Cette restriction s'applique aussi à toutes les formes de trafic en transit.

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

No. 36570

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

**Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative
Region of the People's Republic of China and the Government of the Kyrgyz
Republic concerning international air services transit. Hong Kong, 15 July 1999**

Entry into force: *15 July 1999 by signature, in accordance with article 13*

Authentic texts: *Chinese, English, Kyrgyz and Russian*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *China, 10 April 2000*

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

**Accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong de
la République populaire de Chine et le Gouvernement de la République kirghize
relatif aux services aériens internationaux de transit. Hong-Kong, 15 juillet 1999**

Entrée en vigueur : *15 juillet 1999 par signature, conformément à l'article 13*

Textes authentiques : *chinois, anglais, kirghiz et russe*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Chine, 10 avril 2000*

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

中華人民共和國香港特別行政區政府和
吉爾吉斯共和國政府的國際民航過境協定

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

意欲締結一項協定，規定有關香港特別行政區和吉爾吉斯共和國之間的民航過境事宜，

達成協議如下：

第一條

定義

除非另有規定，在本協定中：

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

第二條

芝加哥公約內關於國際航班的條文

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

第三條

權利的授予

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

第四條

關稅

- (1) 對締約一方的航空公司用以提供國際航班的航機、航機上的正常設備、燃料、潤滑油、須耗用的技術補給品、包括引擎在內的零件及航機貯存品(包括但並不限於如食物、飲料、煙草等物品)，締約另一方應基於互惠原則，豁免所有關稅、消費稅，以及並非據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費，不過此等正常設備和其他物品必須留在航機上。
- (2) 對由締約一方的航空公司或其代表運進締約另一方的地區，或由該航空公司轄下航機攜備於航機上的正常設備、燃料、潤滑油、須耗用的技術補給品、包括引擎在內的零件、航機貯存品(包括但並不限於如食物、飲料、煙草等物品)、印備的機票、提貨單、任何印有該航空公司徽號的印刷品以及該航空公司免費派發的一般宣傳資料，即使此等正常設備和其他物品將於飛越該締約另一方的地區的航程任何部分時使用，締約另一方應基於互惠原則，豁免所有關稅、消費稅、以及並非據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費。

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

第五條

航空安全

- (1) 締約各方重申，其對締約另一方就保障民航安全免受非法干擾所負的責任是構成本協定不可缺少的一個部分。締約各方特別須遵守一九六三年九月十四日在東京簽訂的「關於在航空器內的犯罪和其他某些行為的公約」，一九七〇年十二月十六日在海牙簽訂的「關於制止非法劫持航空器的公約」，以及一九七一年九月二十三日在蒙特利爾簽訂的「關於制止危害民用航空安全的非法行為的公約」內關於航空安全的規定。
- (2) 締約一方在接獲締約另一方要求時須向其提供一切必要的協助，防止非法劫持民用航機的行為及其他危及該等航機、航機乘客及機員、機場及飛機導航設施安全的非法行為，以及對民航安全構成的任何其他威脅。
- (3) 締約雙方在相互的關係上須遵守國際民航組織所訂適用的航空安全規定，該等規定經指定為一九四四年十二月七日在芝加哥開始簽署的「國際民航公約」的附件。締約各方須規定，締約各方登記的航機營運機構或以締約各方地區為主要營業地或永久駐地的航機營運機構，以及締約各方地區的機場營運機構，必須遵守該等航空安全規定。
- (4) 締約各方同意，該等航機營運機構在進出或留在締約另一方的地區時，或須遵守本條第(3)段所述而締約另一方規定必須遵守的航空安全規定。締約各方須確保在其地區內有效地實施足夠的措施，以保護航機，並在乘客登機或裝載貨之前及登機裝貨時檢查乘客、機員、隨身行李、行李、貨物和航機貯存品。締約各方對

締約另一方為應付某項威脅而提出必須採取合理的特別安全措施的要求，亦須以瞭解的態度加以考慮。

- (5) 倘若發生非法劫持民用航機的事件或威脅，或其他危及民用航機、航機乘客和機員、機場或飛機導航設施安全的非法行為，締約各方須向締約另一方提供協助，以便可盡速使用通訊聯絡及其他為迅速及安全地終止上述事件或威脅而採取的適當措施。

第六條

提供統計資料

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

第七條

使用費

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

第八條

協商

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

第九條

解決爭端

- (1) 倘若締約雙方就本協定的詮釋或應用方面發生任何爭端，雙方應首先設法通過談判解決。
- (2) 若締約雙方不能通過談判來解決爭端，該項爭端可以交由雙方同意的人士或團體處理，或在締約一方的要求下，交由一個由三名仲裁員組成的審裁團決定，審裁團的組成方式如下：
 - (a) 在接獲仲裁要求後三十日內，締約的每一方須委任一名仲裁員。在第二名仲裁員委任後六十日內，已獲委任的兩名仲裁員經雙方同意後，須委任一名在該項爭端中可視為中立的國家的公民為第三名仲裁員，並由該第三名仲裁員出任審裁團的主席；
 - (b) 若在上述規定的期限內未能委出任何仲裁員，締約一方可以要求國際民航組織理事會的主席在三十日內委任所需的仲裁員。如該主席認為由於他是某一國家的公民，而此國家在此項爭端中不能視為中立，仲裁員便會由沒有因上述理由而失去資格的最資深副主席委任。
- (3) 除本條下文有所規定，或締約雙方同意作別的安排外，審裁團的權力範圍和有關程序須由審裁團本身決定。在審裁團發出指示或締約一方的要求下，必須於審裁團成立後三十日內舉行會議，明確決定須仲裁的事項和須依循的具體程序。
- (4) 除締約雙方同意作別的安排或審裁團另有規定外，締約各方必須在審裁團成立後四十五日內呈交一份備忘錄，並在其後六十日內提出答辯。在答辯期滿後三十日內，如締約一方提出要求，或審裁團酌情決定有需要時，審裁團便會進行聆訊。
- (5) 審裁團須盡量在聆訊結束後三十日內，或如果沒有進行聆訊，便在爭議雙方提交答辯書後三十日內，以書面作出一個以多數票決定的裁判結果。
- (6) 締約一方可在接獲裁判結果後十五日內，要求解釋該項結果，有關方面必須在該項要求提出後十五日內作出解釋。
- (7) 審裁團的裁判結果對締約雙方均具約束力。
- (8) 締約雙方必須各自負責由其委任的仲裁員的費用。至於審裁團的其他費用，須由締約雙方平均分攤。此等費用包括國際民航組織理事會主席或副主席在實行本條第(2)(b)段所述的程序時的任何支出。

第十條

修訂

締約雙方同意對本協定所作的任何修訂，在締約雙方以書面確認後，即告生效。

第十一條

終止協定

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

第十二條

向國際民航組織登記

本協定及對本協定所作的任何修訂必須向國際民航組織登記。

第十三條

生效日期

本協定在簽署之日起生效。

下列代表，經其各自政府正式授權，已在本協定上簽字為證。

本協定於一九九九年七月十五日在香港簽訂，共兩份，每份均用英文、中文、俄文及吉爾吉斯語寫成，四種文本具有同等效力。倘若詮釋本協定時有分歧，須以英文本為準。

中華人民共和國
香港特別行政區政府代表

吉爾吉斯共和國
政府代表

葉潤堃

Alik ASKAROV

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE HONG KONG
SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC
OF CHINA AND THE GOVERNMENT OF THE KYRGYZ REPUBLIC
CONCERNING INTERNATIONAL AIR SERVICES TRANSIT

Concerning International Air Services Transit

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

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

(a) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Director of Civil Aviation, and in the case of The Kyrgyz Republic, the Deputy of the Minister for Transport and Communications and the Director of the Department for Air Transport and Airspace Utilisation, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

(b) the term "airline" means

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

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

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

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

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

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

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

Article 3. Grant of Rights

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

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

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

Article 4. Customs Duties

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

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

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

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

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

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

Article 5. Aviation Security

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

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

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

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew,

carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

Article 6. Provision of Statistics

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

Article 7. User Charges

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

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

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

Article 8. Consultation

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

Article 9. Settlement of Disputes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 10. Amendment

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

Article 11. Termination

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

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

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

Article 13. Entry into Force

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

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

Done, in duplicate at Hong Kong this 15th day of July 1999 in the English, Chinese, Russian and Kyrgyz languages, all four texts being equally authoritative. In case of divergence in the interpretation of this Agreement, the English language text shall prevail.

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

STEPHEN IP

For the Government of the Kyrgyz Republic:

ALIK ASKAROV

[KYRGYZ TEXT — TEXTE KIRGHIZ]

Кытайдын Гонконг Өзгөчө Административдик
Аймагынын Өкмөтү менен Кыргыз Республикасынын
Өкмөтүнүн ортосунда эл аралык авиациялык
ташуулар тууралуу

МАКУЛДАШУУ

Кытайдын Гонконг Өзгөчө Административдик Аймагынын Өкмөтү ("Кытайдын Гонконг Өзгөчө Административдик Аймагы"), Кыргыз Эл Республикасынын Өкмөтү менен Кыргыз Республикасынын Өкмөтүнүн ортосундагы ушул Макулдашууну түзүүгө расмий ыйгарым укуктуу болгон (мындан ары "Макулдашуунун катышуучулары" деп аталуучу).

Кытайдын Гонконг Өзгөчө Административдик Аймагы менен Кыргыз Республикасынын ортосунда авиациялык ташуулар боюнча кызмат көрсөтүүлөр тууралуу Макулдашууну түзүүнүн максат кылышып,

төмөндөгүлөр тууралуу макулдашышты:

1-статья Аныктоолор

Ушул Макулдашуунун максаттары үчүн, эгерде Макулдашуунун контекстинде башкача каралбаса:

а) "авиациялык бийликтер" термини Кытайдагы Гонконг Өзгөчө Административдик Аймакка карата Граждандык Авиация Башкармасынын Директорун, ал эми Кыргыз Республикасына карата - Аба Транспорту жана Аба Транспортун Колдонуу Департаментинин Директорун, ал эми эки өлкө үчүн тең жогоруда аталган бийликтердин милдеттерин же ушуга окшош милдеттерди аткарууга ыйгарым укуктуу болгон жакты же органды билдирет;

б) "авиакомпания" термини төмөнкүлөрдү билдирет:

i. Кытайдын Гонконг Өзгөчө Административдик Аймагы үчүн - мында өзүнүн башкы офиси болгон, катталган авиакомпанияны; же

ii. Кыргыз Республикасы үчүн - мүлктүк укуктарга жана Кыргыз Республикасынын Өкмөтү жана граждандары тарабынан контролдоо укугуна ээ болгон авиакомпанияны;

в) "Аймак" термини Кытайдагы Гонконг Өзгөчө Административдик Аймакка карата Гонконг аралын, Коулун жана Жаңы Аймактарды билдирет. Кыргыз Республикасына карата - 1944-жылдын 7-декабрында кол коюлган Эл аралык Граждандык Авиация тууралуу Конвенциянын 2-статьясындагыдай эле мааниге ээ;

г) "эл аралык ташуулар", "авиакомпания" жана "коммерциялык эмес максатта конуу" терминдерин жогоруда аталган Конвенциянын 96-статьясында аларга берилген маанисинде колдонулат;

д) "ушул Макулдашуу" термини ушул Макулдашууга жасалган бардык түзөтүүлөрдү камтыйт.

2-статья

Эл аралык авиациялык ташуулардын кызмат көрсөтүүлөрүнө карата колдонулуп жаткан Эл аралык Граждандык Авиация тууралуу Чикаго Конвенциясынын Жоболору

Ушул Макулдашууну ишке ашырууда Тараптар Чикагодо 1944-жылдын 7-декабрында кол коюу үчүн ачык болгон Эл аралык Граждандык Авиация тууралуу Конвенциянын жоболоруна, анын ичинде Түркмөнөн жана негизги текстке жасалган жана Эл аралык авиациялык ташууларга тийиштүү бөлүгүндө Макулдашуунун эки мүчөсүнө карата колдонулуп жаткан түзөтүүлөргө ылайык аракеттенет.

3-статья

Укуктарды берүү

1. Ар бир Макулдашып жаткан Тарап экинчи Макулдашып жаткан Тарапка эл аралык авиациялык ташуулардын кызмат көрсөтүүсүнө карата төмөнкү укуктарды берет:

- a) өз аймагынын үстүнөн конуусуз транзит укугу;
- b) транспорттон айырмаланган максаттарда өз аймагында конууларды жасоо укугу.

2. Эгерде аскердик кагылышуунун, саясий тартипсиздиктин же өзгөрүүлөрдүн, өзгөчө же атайын учурлардын натыйжасында Макулдашуунун мүчөлөрүнүн биринин авиациялык багыты жана авиациялык багыттары кадимки маршруттар боюнча авиациялык ташууларды аткара албаса, Макулдашуунун экинчи тарабы ылайыктуу теңешилген маршруттар боюнча мындай ташууларды улантууну камсыз кылуу үчүн бардык күч-аракетин жумшоого милдеттенет.

4-статья

Бажылык жыйымдар

1) Макулдашуунун мүчөлөрүнүн бири тарабынан жүргүзүлгөн эл аралык авиациялык ташууларда иштеген тейлөөчү персоналды, бардык жабдууну, отунду, майды, керектелүүчү техникалык материалдарды, запастык бөлүктөрдү, анын ичинде кыймылдаткычтарды жана кеменин бортундагы башка бөлүктөрдү (анын ичинде, бирок жалаң гана эмес, тамак-аш азыктары, суусундуктар, тамеки) Макулдашуунун экинчи катышуучусу аталган товарлар менен жабдууну кеменин бортунда калтыруу шартында, бажылык пошлиналарды, акциздик салыктарды, жана келгенде көрсөтүлүүчү кызматтарды жана наркына байланышпаган башка чыгымдарды төлөөдөн бирин-бирин бошотуу шартынын негизинде бажылык пошлиналарды төлөөдөн бошотот.

2. Жабдууларды, отунду, майды, керектелүүчү техникалык материалдарды, запастык бөлүктөрдү, анын ичинде кыймылдаткычтарды, башка бөлүктөрдү (анын ичинде, бирок жалаң гана эмес) тамак-аш азыктары, суусундуктар, тамеки), ванабилеттерди, транс

порттук накладнойлорду. Макулдашуунун катышуучусунун авиакомпаниясынын атрибуттары тартылган басма продукцияларын жана Макулдашуунун экинчи катышуучусунун аймагынын үстүнөн учуп өтүүдө аба кемесинин бортунда демейде тартылган жана ушул авиакомпания тарабынан берилген башка басма продукцияларын Макулдашуунун экинчи катышуучусу мындай жабдуу же товар өзүнүн аймагынын үстүнөн учуп өтүүнүн кайсы-бир этабында гана колдонулса дагы, бажылык пошлиналарды, акциздик салыктарды жана келгенде көрсөтүлүүчү кызматтардын наркына байланышпаган башка чыгымдарды төлөөдөн бери-бирин бошотуу шартынын негизинде бажылык пошлиналарды төлөөдөн бошотот.

3. Макулдашуунун экинчи катышуучусу же анын өлкөсүнүн бажысы ушул статьянын 1- жана 2-пункттарында көрсөтүлгөн жабдуулардын жана башка товарлардын үстүнөн текшерүү жүргүзүүнү талап кыла алат.

4. Ушул статьянын 1-пунктунда эскерилген жабдуулар жана башка товарлар Макулдашуунун экинчи катышуучусунун мамлекетинин бажылык бийликтеринин уруксаты менен Макулдашуунун экинчи катышуучусунун аймагында түшүрүлүшү мүмкүн. Бул учурда мындай жабдуулар менен товарлар, качан алар кайрадан экспортт олмоюнча же башкача түрдө бажылык тартыптерге ылабык жөнөтүлмөйүнчө, өз ара принципинин негизинде ушул статьянын 1-параграфында аталган бардык төлөмдөрдөн бошотулат. Бирок, Макулдашуунун бул катышуучусунун бажылык бийликтери бул убакта мындай жабдуу же товар алардын текшерүүсүнүн астында болуп турушун талап кыла алат.

5. Ушул статьяда сөз болуп жаткан салыктар менен пошлиналарды төлөөдөн бошотуу, качан башка авиажол же авиажолдор бирдей жеңилдиктерге ээ болгон шартта, ушул статьянын 1- жана 2-пункттарында көрсөтүлгөн жабдууларды же товарларды Макулдашуунун экинчи катышуучусунун аймагында ижарага алуу же которуу боюнча Макулдашуунун катышуучуларынын биринин авиакомпаниясы бул башка авиажол же авиажолдор менен макулдашкан учурларда дагы жүргүзүлөт.

6. Макулдашуунун катышуучусунун аймагы аркылуу түз транзит менен ташылуучу багаж менен жүк бажылык пошлиналарды, акциздик салыктарды жана келгенде көрсөтүлүүчү кызматтардын наркына байланышпаган окшош чыгымдарды төлөөдөн бошотулат.

5-статья Авиациялык коопсуздук

1. Макулдашуунун ар бир катышуучусу экинчи тарапка караганда ушул Макулдашуунун ажырагыс бөлүгү болгон мыйзамсыз кийлигишүүнүн бардык түрлөрүнө каршы граждандык авиацияны коргоону камсыз кылуу боюнча өз милдеттенмелерин ырастайт. Тараптардын ар бири Токйодо 1963-жылдын 14-сентябрында кол коюлган "Аба кемесинин бортундагы тартып бузуулар жана башка укукка каршы аракеттер тууралуу Конвенциянын", Гаагада 1970-жылдын 16-декабрында кол коюлган "Аба кемесинин мыйзамсыз залеп алууну токтотуу тууралуу Конвенциянын" жана Монреалда 1971-жылдын 23-сен

тябрьнда кол коюлган "Граждандык авиациянын коопсуздугун бузган мыйзамсыз актыларды токтотуу тууралуу Конвенциянын" жоболоруна ылайык иштөөгө милдеттенет.

2. Макулдашуунун ар бир катышуучусу аба кемесин мыйзамсыз ээлеп алуу актыларын жана мындай кеменин, анын жүргүнчүлөрүнүн, экипаждын, аэропорттун, навигациялык жабдуулардын коопсуздугуна коркунуч туудурган жана граждандык авиациянын коопсуздугуна башка коркунуч көрсөткөн укуктук эмес аракеттердин башка актыларын болтурбоо үчүн керектүү жардам көрсөтүүгө милдеттенет.

3. Макулдашуунун катышуучулары өз ара макулдашуунун негизинде Граждандык Авиация боюнча Эл аралык Уюм тарабынан каралган жана 1944-жылдын 7-декабрында Чикагодо түзүлгөн Эл аралык Граждандык Авиация тууралуу Конвенциянын Тиркемелеринде жазылган жоболорго, талаптарга ылайык иштөөгө милдеттенет. Макулдашуунун ар бир катышуучусу Макулдашуунун Мүчө-мамлекетинде катталган аба кемелерин иштетүүчүлөр же бул мамлекеттин аймагында туруктуу базаланган аба кемелерин иштетүүчүлөр аталган мамлекетте жашашын жана туруктуу иштешин, ал эми аталган мамлекеттин аэропортторун иштетүүчүлөр Авиациялык Коопсуздук тууралуу жогоруда эскерилген жоболорго ылайык иш жүргүзүшүн талап кылууга укуктуу.

4. Макулдашуунун ар бир мүчөсү аба кемелеринин мындай иштетүүчүлөрү Макулдашуунун экинчи катышуучусунун мамлекетинин аймагына келүүдө, кетүүдө жана анда болууда Макулдашуунун 3-пунктунда аныкталган авиациялык коопсуздуктун талаптарын сактоого тийиш экендигин тааныйт. Макулдашуунун ар бир мүчөсү аба кемесин коргоо, түшүрүүгө чейин жана түшүрүү учурунда жүргүнчүлөрдү, экипажды, багажды текшерүүнү коргоо боюнча алдынала жана натыйжалуу чараларды колдонууга милдеттенет. Тараптардын ар бири коопсуздуктун кандайдыр-бир конкреттүү коркунучун жок кылуу үчүн коопсуздуктун өзгөчө чараларын колдонуу тууралуу экинчи тараптын өтүнүчүн канаттандырууга милдеттенет.

5. Күтүлбөгөн абалдар же аба кемесин мыйзамсыз ээлеп алуу коркунучу же аба кемесинин, анын жүргүнчүлөрүнүн, экипажынын, аэропортунун же Ички иштер башкармасынын каражаттарынын коопсуздугуна каршы багытталган башка мыйзамсыз аракеттер келип чыккан учурда, Макулдашуунун ар бир мүчөсү күтүлбөгөн абалды же пайда болгон коркунучту тезинен жана коопсуздук менен жок кылуу үчүн байланыш каражаттарын жана башка керектүү каражаттарды берип, экинчи тарапка жардам берүүгө милдеттенет.

6-статья

Статистикалык маалымат чогултуу

Макулдашуунун ар бир тарабынын авиациялык администрациясы экинчи тараптын суроо-талабы боюнча Макулдашууда каралган

ан тейлөө депгээлнн текшерүү үгүн керектүү болгон мезгилдик жа на статистикалык маалыматтарды берүүгө милдеттенет.

7-статья

Колдонуучудан алынган жыйымдар

1. "Колдонуучудан алынган жыйымдар" термини ыйгарым у кукуту болгон бннликтердин же алардын көрсөтмөсү менен авиако мпаниялардан аэропорттун менчигин же анын жабдууларын жана жердеги диспетчердик кызматты, анын ичинде ага байланышкан к ызматтарды жана жабдууларды колдонгондугу, аба кемесин иштет иши, экипаждын кызматтары, жүргүнчүлөр менен жүктөрдү ташуу үчүн алган төлөмдөрдү бндирет.

2. Макулдашуунун мүчөсү экинчи тараптын авиакомпанияла рынан ушундай эле эл аралык тейлөөлөрдү жүргүзгөн өзүнүн авиако мпаниялары үчүн аныкталгыча караганда көбүрөөк жыйымдарды албоого жана алууга уруксат бербөөгө милдеттенет.

3. Макулдашуунун ар бир мүчөсү мындай жыйымдарды алуу га ыйгарым укуктуу болгон органдар менен бул органдар берген ж абдууларды жана кызматтарды колдонгон авиакомпаниялардын өк үлдөрүнүн ортосунда колдонуучудан алынган жыйымдар маселе ле ри боюнча консультацияларды, эгерде буга окшогон консультациял арды бул өкүлдөр колдонуп жүргөн болсо, колдоого милдеттенет. Колдонуучудан алынган жыйымдарды өзгөртүү тууралуу маалыма тты колдонуучулар өз убактысында алышат жана мындай өзгөртүү лөр киргизилгенге чейин өз пикирин билдирүү мүмкүнчүлүгүнө ээ. Макулдашуунун ар бир мүчөсү ыйгарым укуктуу органдар менен а внакомпаниялардын өкүлдөрүнүн ортосунда колдонуучудан алынга н жыйымдарга тийиштүү маалымат менен мындан ары дагы алмаш ууну колдойт.

8-статья

Консультациялар

Макулдашуунун мүчөсү ушул Макулдашууну аткаруу, түшүн үү, колдонуу же өзгөртүү маселелери боюнча консультацияларды жүргүзүүгө укуктуу. Макулдашуунун мүчөлөрүнүн Авиациялык ад министрацияларынын ортосунда мүмкүн болгон мындай консульта циялар, эгерде Макулдашууда башкача каралбаса, экинчи тарап жа зуу жүзүндөгү өтүнүчтү алгандан кийин 60 күндүн ичинде өткөрүл үүгө тийиш.

9-статья

Чатак маселелерди чечүү

1. Макулдашуунун мүчөлөрүнүн ортосунда ушул Макулдашу уну түшүнүүгө же колдонууга тийиштүү кандайдыр-бир пикир кели шпестиктер келип чыккан учурда, Макулдашуунун мүчөлөрү алард

ы бирипчи кезекте сүйлөшүүлөр жолу менен чечүүгө аракеттенүүгө милдеттенет.

2. Эгерде Макулдашуунун мүчөлөрү сүйлөшүүлөр жолу менен чатак маселени чече албаса, анда тараптар биргелешип же Макулдашуунун мүчөлөрүнүн бири дайындаган кандайдыр-бир үчүнчү жак же орган мүчөлөрдүн атынан ишти арбитраждык сотко кароого берет. Арбитраждык сот үч арбитрдан турат жана төмөндөгүдөй тарапте жүргүзүлөт:

а) чатакты арбитраждык кароого берүү тууралуу арыз алынган күндөн тартып 30 күндүн ичинде Макулдашуунун ар бир мүчөсү өз тарабынан бирден арбитр дайындайт. Экинчи арбитр дайындалганга чейин 60 күндүн ичинде эки арбитр тей соттун төрагалыгына чатакта катышпаган мамлекеттин гражданы болгон үчүнчү арбитрды дайындашат.

б) эгерде жогоруда аталган мөөнөттүн ичинде арбитрлар дайындалбаса, Макулдашуунун бардык мүчөсү 30 күндүн ичинде тийиштүү дайындоо жүргүзүп берүү өтүнүчү менен Граждандык авиациянын Эл аралык Уюмунун Кеңешинин Президентине кайрыла алат. Эгерде Президент бул чатакта бейтарап тараптан болбосо, мындай дайындоону кызмат орду боюнча кийинки турган вице-президент жакка жүргүзүүгө тийиштүү.

3. Ушул статыйанын төмөн жагында аталган учурлардан тышкары жана эгерде бул Макулдашуунун мүчөлөрү тарабынан өзгөчө эскерилбесе, сот өз юрисдикциясынын чектерин аныктайт жана жынындарды өткөрүү процедурасын иштеп чыгат. Соттун курамы толугу менен аныкталгандан кийин 30 күндөн кеч эмес сот аныктаган процедурага ылайык же Макулдашуунун мүчөлөрүнүн бирипчи сунуштарынын негизинде кеңешме өткөрүлөт, бул кеңешмеде сотто карала турган маселелер аныкталат.

4. Макулдашуунун мүчөлөрү же сот аныктаган өзгөчө учурлардан тышкары Макулдашуунун ар бир мүчөсү соттун курамы аныкталгандан кийин 45 күндүн ичинде меморандум жиберүүгө милдеттүү. Тараптар 60 күндөн кеч эмес отчет берүүгө милдеттүү. Жооп ирээтиндеги билдирүүлөр алынгандан кийин 30 күндүн ичинде Макулдашуунун мүчөлөрүнүн бирипчи өтүнүчү боюнча же өз алдынча иштин каралуу күнүн аныктайт.

5. Сот иш каралып бүткөндөн кийин 30 күндүн ичинде иш боюнча алдын-ала жазуу жүзүндө бүтүм берүүгө милдеттенет, эгерде иштин каралышы болбосо, дайындалган мөөнөт бүткөндөн кийин эки тараптын тей жооп ирээтиндеги билдирүүлөрү берилет. Иштин чечими добуш берүү жолу менен кабыл алынат.

6. Макулдашуунун мүчөлөрү аны түшүндүрүү үчүн суроо-талап берүүгө укуктуу; жаңа мындай түшүндүрүү суроо-талап келип түшкөн учурдан тартып 15 күндүн ичинде берилүүгө тийиш.

7. Соттун чечими Макулдашуунун эки мүчөсү үчүн тей милдеттүү болууга тийиш.

8. Макулдашуунун ар бир мүчөсү соттун чечими менен аныкталган алчөмдө соттук кармоолорду төлөйт. Башка соттук чыгымдар, анын ичинде ушул статиянын 2 (б) пунктунда аныкталган процесуалдык чыгымдар Граждандык Авиациянын Эл аралык Уюмунун Кеңешинин Президентине же Вице-президентине кеткен чыгымдар мүнөзүндө мамлекеттердин ортосунда теңмө-тең бөлүнөт.

10-статья
Түзөтүүлөр

Макулдашуунун эки мүчөсүнүн ортосунда макулдашуу боюнча ушул Макулдашууга киргизилген бардык түзөтүүлөр Макулдашуунун мүчөлөрүнүн жазуу жүзүндөгү ырастоосунан кийин күчүнө кирет.

11-статья
Макулдашуунун аракетинин токтотулушу

Макулдашуунун бардык мүчөсү экинчи тарапка ушул Макулдашуунун аракетин токтотуу чечими тууралуу жазуу жүзүндөгү билдирүүнү бардык убакта жөнөтө алат. Ушул Макулдашуу мындай билдирүү алынган күндөн тартып бир жыл өткөндө түн жарымда (бүткүл илдируу алынган жердин убактысы боюнча), эгерде мындай билдирүү бул мөөнөт бүткөнгө чейин кайрадан артка алынбаса, өз аракетин токтотот.

12-статья
Граждандык Авиациянын Эл аралык Уюмунда каттоо

Ушул Макулдашуу жана анын бардык түзөтүүлөрү Граждандык Авиациянын Эл аралык Уюмунда катталууга тийиш.

13-статья
Күчүнө кириши

Ушул Макулдашуу ага кол коюлган күндөн тартып күчүнө кирет.

Муну күбөлөндүрүш үчүн, биз, төмөндө кол коюшкандар, бул Макулдашуунун тарабынан ыйгарым укуктуу болгондор, ушул Макулдашууга кол коюшту.

2013 Гонконг шаарында 1998-жылдын "15" июль нускада, Кытай, Кыргыз, англис жана орус тилдеринде түзүлдү. Мында үч текст тең бирдей күчкө ээ. Период келишпестиктер келип чыккан учурда, англис тилиндеги текст артыкчылыкка ээ.

Кытайдын Гонконг Өзгөчө
Кыргыз Республикасынын
Административдик Аймагынын
Өкмөтү үчүн

Өкмөтү үчүн

Stephen IP

Aliik ASKAROV

[RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE]

**СОГЛАШЕНИЕ
МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ОСОБОГО
АДМИНИСТРАТИВНОГО РАЙОНА ГОНКОНГА, КИТАЙСКАЯ
НАРОДНАЯ РЕСПУБЛИКА, И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ
КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ
О МЕЖДУНАРОДНОМ ВОЗДУШНОМ ТРАНЗИТЕ**

Правительство Особого Административного Района Гонконга, Китайской народной республики, («Особого административного района Гонконг») должным образом уполномочено заключить данное Соглашение между Правительством Китайской Народной Республики и Правительством Кыргызской Республики (здесь и далее именуемые «Договаривающимися Сторонами»),

имея целью заключить Соглашение о предоставлении услуг по воздушному транзиту между Особым Административным Районом Гонконгом и Кыргызской Республикой,

согласились о нижеследующем:

СТАТЬЯ I

Определения

Для целей применения и толкования настоящего Соглашения, если в тексте не предусмотрено иначе:

(а) термин «авиационные власти» в отношении Особого Административного Района Гонконга подразумевает Управление Гражданской Авиации, а в отношении Кыргызской Республики – Министерство Транспорта и Коммуникаций, Департамент Воздушного Транспорта и Использования Воздушного Пространства, или в обоих случаях - любое лицо или орган, уполномоченный выполнять функции, выполняемые в настоящее время вышеупомянутыми властями, или подобные функции;

(б) термин «авиакомпания» обозначает:

- i. в случае Особого Административного Района Гонконга - авиакомпанию, инкорпорированную и имеющую свое основное место ведения бизнеса в Особом Административном Районе Гонконге; или
- ii. в случае Кыргызской Республики - авиакомпанию, в которой преимущественное владение и действительный контроль принадлежат Правительству Кыргызской Республики или ее гражданам.

(в) термин «территория» в отношении Особого Административного Района Гонконга, Китайской народной республики, включает остров Гонконг, Коулун и Новые Территории, в отношении Кыргызской Республики имеет значение термина «территория» статьи 2 Конвенции о Международной Гражданской Авиации, открытой к подписанию в Чикаго 7 декабря 1944 года;

(г) термины «международное воздушное сообщение», «авиакомпания» и «посадка с некоммерческими целями» имеют значения, соответственно присвоенные им в статье 96 вышеупомянутой Конвенции;

(д) термин «настоящее Соглашение» включает в себя любые поправки к данному Соглашению.

СТАТЬЯ 2.

Положения Чикагской Конвенции, применяемые к международным воздушным сообщениям

При реализации настоящего Соглашения Договаривающиеся Стороны должны действовать в соответствии с положениями Чикагской Конвенции о Международной Гражданской Авиации, открытой к подписанию в Чикаго 7 декабря 1944 года, включая Приложения и любые поправки к этой Конвенции или к ее Приложениям, действующие в отношении обеих Договаривающихся Сторон в части, касающейся положений о Международных воздушных сообщениях.

СТАТЬЯ 3.

Предоставление прав.

- 1) Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне следующие права в отношении международных воздушных сообщений.
 - а) право пролета ее территории без посадки;
 - б) право совершать посадки на своей территории с некоммерческими целями.
- 2) Если в результате военного конфликта, политических беспорядков или изменений, особых или чрезвычайных обстоятельств авиакомпания или авиакомпании одной Договаривающейся Стороны не могут выполнять воздушные сообщения по своим обычным маршрутам, другая Договаривающаяся Сторона обязуется приложить все усилия для обеспечения продолжения выполнения таких воздушных сообщений путем надлежащей временной реорганизации маршрутов.

СТАТЬЯ 4.

Таможенные пошлины.

- 1) Воздушные суда, эксплуатируемые на международных воздушных сообщениях авиакомпаниями одной Договаривающейся Стороны, их регулярное оборудование, топливо, смазочные материалы, потребляемые технические материалы, запасные части, включая двигатели, и другие запасы (включая, но не ограничиваясь, такими наименованиями как продукты питания, напитки, табак), находящиеся на борту такого воздушного судна, освобождаются другой Договаривающейся Стороной на основе взаимности от всех таможенных пошлин, акцизных налогов и подобных выплат и сборов, не связанных со стоимостью предоставляемых услуг по прибытии, при условии, что такое регулярное оборудование и такие перечисленные товары остаются на борту воздушного судна.
- 2) Регулярное оборудование, топливо, смазочные материалы, потребляемые технические материалы, запасные части, включая двигатели, другие запасы (включая, но не ограничиваясь, такими наименованиями как продукты питания, напитки, табак), запас отпечатанных авиабилетов, транспортные накладные, любая печатная продукция с атрибутами авиакомпании одной Договаривающейся Стороны и другая печатная продукция, обычно распространяемая бесплатно этой авиакомпанией, ввозимая на территорию другой Договаривающейся Стороны этой авиакомпанией или от ее имени или взятая на борт воздушного судна, эксплуатируемого этой авиакомпанией, освобождаются другой Договаривающейся Стороной на основе взаимности от всех таможенных пошлин, акцизных налогов и подобных выплат и сборов, не связанных со стоимостью предоставляемых услуг, предоставляемых по прибытии, даже если такое регулярное оборудование и такие другие товары используются только на каком-то этапе перелета через территорию другой Договаривающейся Стороны.
- 3) Регулярное оборудование и другие наименования, указанные в параграфах 1) и 2) этой Статьи могут находиться под наблюдением или контролем таможенных властей другой Договаривающейся Стороны.
- 4) Регулярное оборудование и другие наименования, указанные в параграфе 1) этой Статьи могут быть разгружены на территории другой Договаривающейся Стороны с разрешения таможенных

властей этой другой Договаривающейся Стороны. В этом случае такое регулярное оборудование и такие товары на основе взаимности освобождаются от всех выплат в соответствии с параграфом 1) этой Статьи до тех пор, пока они не будут реэкспортированы или иным образом отправлены в соответствии с таможенными правилами. Однако, таможенные власти этого участника Соглашения могут затребовать, чтобы на это время подобное регулярное оборудование или такие товары были помещены под их наблюдение.

- 5) Освобождение от уплаты налогов и пошлин, обеспеченное в настоящей статье, также предоставляется в случаях, когда авиакомпания одной Договаривающейся Стороны вступила в договоренность с другой авиакомпанией или авиакомпаниями по поводу займа или перевода на территории другой Договаривающейся Стороны регулярного оборудования и других наименований, указанных в параграфах (1) и (2) этой Статьи, при условии, что такая другая авиакомпания или авиакомпании получают аналогичные освобождения от этой другой Договаривающейся Стороны.
- 6) Багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию Договаривающейся Стороны, освобождаются от таможенных пошлин, акцизных налогов и подобных выплат и сборов, не связанных со стоимостью услуг, предоставляемых по прибытии.

СТАТЬЯ 5.

Авиационная безопасность.

- 1) Каждая Договаривающаяся Сторона вновь подтверждает, что ее обязательства по отношению к другой Договаривающейся Стороне в части обеспечения защиты гражданской авиации против незаконного вмешательства являются неотъемлемой частью настоящего Соглашения. Каждая Договаривающаяся Сторона обязуется действовать в соответствии с положениями авиационной безопасности «Конвенции о нарушениях и других противоправных действиях, совершаемых на борту воздушного судна», подписанной в Токио 14 сентября 1963 года, «Конвенции о пресечении незаконных захватов воздушных судов», подписанной в Гааге 16 декабря 1970 и «Конвенции о пресечении незаконных актов против безопасности гражданской авиации», подписанной в Монреале 23 сентября 1971 года.
- 2) Каждая Договаривающаяся Сторона должна быть обеспечена всем необходимым содействием со стороны другой Договаривающейся Стороны для предотвращения актов незаконного захвата гражданского воздушного судна и других незаконных актов против безопасности такого воздушного судна, его пассажиров и экипажа, аэропортов, навигационных технических средств, и любой иной угрозы безопасности гражданской авиации.
- 3) Договаривающиеся Стороны обязуются, в их взаимоотношениях, действовать в соответствии с применяемыми положениями авиационной безопасности, установленными Международной Организацией Гражданской Авиации и обозначенными в качестве Приложений к Конвенции о Международной Гражданской Авиации, открытой для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года. Каждая Договаривающаяся Сторона должна требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов ее регистрации или эксплуатанты воздушных судов, имеющие основное место ведения бизнеса или постоянно проживающие на ее территории, и эксплуатанты аэропортов на ее территории действовали в соответствии с подобными положениями авиационной безопасности.
- 4) Каждая Договаривающаяся Сторона согласна, что такие эксплуатанты воздушных судов должны подчиняться положениям авиационной безопасности, закрепленным параграфом 3) данной Статьи, требуемым другой Договаривающейся Стороной для вхождения в территорию, выхода с территории и в пределах

территории этой другой Договаривающейся Стороны. Каждая Договаривающаяся Сторона должна гарантировать что соответствующие меры будут эффективно применяться на ее территории для защиты воздушного судна, досмотра пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и запасов воздушного судна до и во время посадки и погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона обязуется удовлетворять просьбы другой Договаривающейся Стороны о применении особых мер безопасности для устранения какой-либо конкретной угрозы.

- 5) В случае чрезвычайного происшествия или угрозы незаконного захвата воздушного судна или иных незаконных действий, направленных против безопасности такого воздушного судна, его пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, каждая Договаривающаяся Сторона должна оказать содействие другой Договаривающейся Стороне посредством облегчения доступа к средствам связи и посредством других соответствующих мер, направленных на быстрое и безопасное устранение подобного чрезвычайного происшествия или угрозы.

СТАТЬЯ 6

Сбор статистической информации

Авиационные власти каждой Договаривающейся Стороны должны по запросу предоставлять такие периодические и официальные статистические отчеты, которые могут быть необходимы для проверки уровня обслуживания, выполняемого согласно настоящему Соглашению, авиационным властям другой Договаривающейся Стороны.

СТАТЬЯ 7

Сборы с пользователя

- (1) Термин «сборы с пользователя» означает сборы, взимаемые с авиакомпаний компетентными властями или разрешенные ими взимать за предоставленные собственности аэропорта или его технических средств или аэронавигационных средств, включая связанное с ними обслуживание и средства для воздушных судов, их экипажей, пассажиров и груза.
- (2) Договаривающаяся Сторона не должна устанавливать или разрешать установление для авиакомпаний другой Договаривающейся Стороны более высоких сборов с пользователя, чем те, которые установлены для собственных авиакомпаний, выполняющих подобные международные воздушные сообщения.
- (3) Каждая Договаривающаяся Сторона должна поощрять консультации по вопросам сборов с пользователей между своими компетентными взимающими такие сборы властями и авиакомпаниями, использующими технические средства и услуги, предоставляемые этими взимающими властями, там, где это применимо, через представительские организации этих авиакомпаний. Такие пользователи получают уведомление о любых предложениях относительно изменений сборов пользователя для того, чтобы позволить этим пользователям выразить свое мнение до введения таких изменений. Каждая Договаривающаяся Сторона должна в дальнейшем поощрять свои взимающие сбор власти и таких пользователей обмениваться соответствующей информацией относительно сборов с пользователя.

СТАТЬЯ 8

Консультации

Одна Договаривающаяся Сторона имеет право в любое время затребовать консультации по вопросам выполнения, толкования, применения или изменения настоящего Соглашения. Подобные консультации, которые возможны между авиационными властями Договаривающихся Сторон, должны быть проведены в течение 60 дней с даты получения письменного запроса другой Договаривающейся Стороной, если иное не предусмотрено Договаривающимися Сторонами.

СТАТЬЯ 9

Урегулирование споров

- (1) В случае возникновения между Договаривающимися Сторонами каких-либо разногласий, касающихся толкования или применения настоящего Соглашения, Договаривающиеся Стороны должны, в первую очередь, попытаться решить их путем переговоров.
- (2) Если Договаривающиеся Стороны не смогли прийти к разрешению спора путем переговоров, то они могут обратиться к такому лицу или органу, о котором они могут договориться или, по запросу одной из Договаривающихся Сторон спорный вопрос может быть подан на рассмотрение в суд трех арбитров для вынесения решения, который должен проводиться в следующем порядке:
 - (а) в течение 30 дней со дня получения запроса на арбитражное рассмотрение спора каждая Договаривающаяся Сторона должна назначить одного арбитра. И в течение 60 дней со дня назначения второго арбитра, оба арбитра должны избрать третьего арбитра из числа граждан государств, не заинтересованных в исходе спора, который будет выполнять роль председательствующего на суде.
 - (б) если арбитры не были назначены в течение вышеуказанного срока, любая Договаривающаяся Сторона может обратиться к Президенту Совета Международной Организации Гражданской авиации с просьбой произвести соответствующее назначение в течение 30 дней. Если Президент считает, что он является гражданином государства, которое не может рассматриваться как нейтральное в отношении конфликта, такое назначение должен произвести главный Вице-президент, не дисквалифицированный по этому основанию.
- (3) За исключением обозначенных ниже в настоящей Статье случаев или иным образом оговоренных Договаривающимися Сторонами, суд определяет пределы своей юрисдикции и выработывает свою процедуру проведения заседаний. Не позднее, чем через 30 дней после того, как состав суда был полностью определен, следуя процедуре, определенной судом, или на основе запроса одной Договаривающейся Стороны, созывается совещание для определения точных вопросов, подлежащих рассмотрению в суде.
- (4) За исключением случаев, иным образом оговоренных Договаривающимися Сторонами или предписанных судом, каждая

Договаривающаяся Сторона должна в течение 45 дней после того, как состав суда был полностью определен, предоставить меморандум. Ответы должны быть через 60 дней. В течение 30 дней после сбора ответных сообщений суд по просьбе одной Договаривающейся Стороны или по своему собственному усмотрению назначает слушание дела.

(5) Суд обязуется в течение 30 дней после окончания слушания дать письменное заключение по делу, если слушание не состоялось, то после даты представления на рассмотрение ответных сообщений обеих сторон. Решение по делу принимается большинством голосов.

(6) Договаривающаяся Сторона имеют право в течение 15 дней после принятия решения подать запрос на его разъяснение; и такое разъяснение должно быть предоставлено в течение 15 дней с момента поступления запроса.

(7) Решение суда является обязательным для обеих Договаривающихся Сторон.

(8) Каждая Договаривающаяся Сторона несет судебные издержки арбитра, назначенного ею. Остальные судебные издержки, включая расходы, понесенные Президентом или Вице-президентом Совета Международной Организации Гражданской Авиации в ходе исполнения процедур, определенных в параграфе (2)(б) настоящей Статьи, будут поровну разделены между Договаривающимися Сторонами.

СТАТЬЯ 10

Поправки

Любые поправки к настоящему Соглашению, согласованные Договаривающимися Сторонами, вступают в силу после письменного подтверждения Договаривающихся Сторон.

СТАТЬЯ II

Прекращение действия Соглашения

Любая Договаривающаяся Сторона может в любой момент направить другой Договаривающейся Стороне письменное уведомление о решении прекратить действие настоящего Соглашения. Настоящее Соглашение прекращает свое действие в полночь (места получения уведомления) незамедлительно до первой годовщины со дня получения такого уведомления этой другой Договаривающейся Стороной, если только это уведомление не будет отозвано до окончания этого срока.

СТАТЬЯ 12

**Регистрация в Международной Организации
Гражданской Авиации**

Настоящее Соглашение и любые поправки к нему должны быть зарегистрированы в Международной Организации Гражданской Авиации.

СТАТЬЯ 13

Вступление в силу

Настоящее Соглашение вступает в силу с момента его подписания.

В свидетельство вышележащего, нижеподписавшиеся, будучи должным образом уполномоченными своими Правительствами, подписали настоящее Соглашение.

Совершено в Гонконге в двух экземплярах, 15 июля 1999 года на английском, китайском, кыргызском и русском языках, причем все тексты имеют одинаковую правомочность. В случае возникновения разногласий в толковании настоящего Соглашения – английский вариант преобладает.

За Правительство
Особого Административного
Района Гонконга, Китайская
народная республика

За Правительство
Кыргызской Республики

Stephen IP

Alik ASKAROV

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

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

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine (« Région administrative spéciale de Hong Kong »), dûment autorisé par le Gouvernement de la République populaire de Chine à conclure le présent Accord, et le Gouvernement de la République kirghize (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 la Région administrative spéciale de Hong Kong et la République kirghize,

Conviennent comme suit :

Article premier. Définitions

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

a) L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, du Directeur de l'aviation civile et, dans le cas de la République kirghize, de l'Adjoint au Ministre des transports et des communications et du Directeur du Département de l'exploitation du transport aérien et de l'aérospatiale ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent actuellement des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) L'expression « entreprise de transport aérien » s'entend :

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

ii. S'agissant de la République kirghize, d'une entreprise de transport aérien dont une part importante de la propriété et du contrôle effectif sont entre les mains du Gouvernement de la République kirghize ou de ses ressortissants.

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

d) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » s'entendent avec le sens que leur attribue l'article 96 de ladite Convention;

e) L'expression « le présent Accord » s'entend aussi de tout amendement apporté au présent Accord.

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

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

Article 3. Octroi de droits

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

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

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

Article 4. Droits de douane

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leurs combustibles et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires, 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, les boissons et le tabac), les billets imprimés, les feuilles de route, les documents imprimés revêtus

de l'emblème d'une entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes et les documents publicitaires usuels distribués gratuitement par ladite entreprise, introduits dans la zone de l'autre Partie contractante par ou pour le compte de cette entreprise ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise de transport aérien, sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la zone de l'autre Partie contractante.

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

4. L'équipement normal et les autres équipements et approvisionnements visés au paragraphe 1 du présent article peuvent être déchargés dans la zone de l'autre Partie contractante avec l'accord 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 de l'une des Parties contractantes a conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans la zone de l'autre Partie contractante, de l'équipement normal et des autres équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

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

Article 5. 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, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971.

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 aéro-

ports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conforment aux dispositions applicables en matière de sécurité aérienne arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago. Chaque Partie contractante exige des exploitants d'aéronefs immatriculés sous son pavillon, des exploitants d'aéronefs dont l'établissement commercial principal ou le domicile est situé dans sa zone, ainsi que des exploitants d'aéroports situés dans sa zone, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

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

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

Article 6. Fourniture de statistiques

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

Article 7. 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. Une Partie contractante n'impose pas ou ne permet que soient imposées aux entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées

que celles imposées à ses propres entreprises de transport aérien exploitant des services aériens internationaux similaires.

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

Article 8. Consultations

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

Article 9. Règlement des différends

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

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

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

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

3. Sous réserve des dispositions du présent article ou à moins que les Parties contractantes n'en conviennent autrement, le tribunal arbitral détermine l'étendue de sa compétence

et arrête lui-même son règlement. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence doit être réunie au plus tard dans les 30 jours à compter de la constitution du tribunal afin de déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et les règles précises à suivre.

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

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

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

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

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

Article 10. Amendement

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

Article 11. Dénonciation

Chaque Partie contractante peut, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. 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 ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

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

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

Article 13. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur à la date à laquelle il est signé.

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

Fait à Hong Kong, le 15 juillet 1999, en double exemplaire, en langues anglaise, chinoise, russe et kirghize, les quatre textes faisant également foi. En cas de divergence dans l'interprétation du présent Accord, le texte en langue anglaise l'emporte.

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

STEPHEN IP

Pour le Gouvernement de la République kirghize :

ALIK ASKAROV

No. 36571

**Finland
and
Lebanon**

Agreement between the Government of the Republic of Finland and the Government of the Lebanese Republic on the promotion and mutual protection of investments. Helsinki, 25 August 1997

Entry into force: *12 January 2000, in accordance with article 14*

Authentic texts: *Finnish, Arabic and English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Finland, 12 April 2000*

**Finlande
et
Liban**

Accord entre le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement de la République libanaise relatif à la promotion et à la protection mutuelle des investissements. Helsinki, 25 août 1997

Entrée en vigueur : *12 janvier 2000, conformément à l'article 14*

Textes authentiques : *finnois, arabe et anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Finlande, 12 avril 2000*

[FINNISH TEXT — TEXTE FINNOIS]

SOPIMUS

SUOMEN TASAVALLAN HALLITUKSEN JA LIBANONIN TASAVALLAN HALLITUKSEN VÄLILLÄ SJOITUSTEN EDISTÄMISESTÄ JA KESKINÄISESTÄ SUOJAAMISESTA

Suomen tasavallan hallitus ja Libanonin tasavallan hallitus, joita jäljempänä kutsutaan "sopimuspuoliksi".

haluten rohkaista taloudellista yhteistyötä sopimuspuolten molemminpuoliseksi hyödyksi,

tarkoituksena luoda ja ylläpitää suotuisat olosuhteet toisen sopimuspuolen sijoittajien sijoituksille toisen sopimuspuolen alueella,

tiedostaen, että sellaisten sijoitusten edistäminen ja suojaaminen kannustaa taloudellisiin aloitteisiin ryhtymistä, ovat sopineet seuraavaa:

I artikla

Määritelmät

Tässä sopimuksessa:

1. Käsite "sijoittaja" tarkoittaa kummankin sopimuspuolen osalta:

a) luonnollisia henkilöitä, jotka ovat sopimuspuolen kansalaisia tämän sopimuspuolen lainsäädännön nojalla, tai

b) oikeudellisia yksiköitä, kuten yhtiöitä, yhteenliittymiä, liikeyhdistyksiä ja muita organisaatioita, mukaanlukien holding- tai offshore-yhtiöitä, jotka on rekisteröity jommassakummassa sopimusmaassa, jotka on perustettu tai muuten asianmukaisesti muodostettu tuon sopimuspuolen lakien mukaisesti ja joilla on toimipaikka saman sopimuspuolen alueella.

2. Käsite "sijoitus" tarkoittaa kaikenlaista varallisuutta, jota sopimuspuolen sijoittaja on perustanut tai hankkinut toisen sopimuspuolen ("isäntäosapuoli") alueella jälkimmäisen sopimuspuolen lakien ja määräysten mukaisesti, ja se käsittää, muun ohella:

a) kiinteän ja irtaimen omaisuuden kuten myös omistusoikeudet kuten leasing-sopimuksella vuokrattu omaisuus, kiinnitykset, pantti- ja pidätysoikeudet sekä käyttöoikeudet,

b) yhtiön osakkeet tai muun osallistumisen yhtiöön,

c) oikeudet henkiseen ja teolliseen omaisuuteen, kuten tekijänoikeudet, patentit, teollisen muotoilun tai mallioikeudet, tavara- tai palvelumerkit, tuotenimet, tekniset valmistusmenetelmät, osaaminen ja goodwill, samoin kuin muut vastaavat oikeudet,

d) yleisen lain mukaiset toimiluvat, mukaan lukien luvat etsiä, louhia tai hyödyntää luonnonvaroja, kuten myös muut oikeudet, jotka on myönnetty lain tai sopimuksen perusteella tai viranomaisen lainmukaisen päätöksen nojalla.

3. Muutokset siinä muodossa, jossa varallisuudet on sijoitettu tai jälleensijoitettu, eivät muuta niiden luonnetta sijoituksena.

4. Käsite "tuotto" tarkoittaa sijoituksen tuottamia rahamääriä ja erityisesti, mutta ei pelkästään, siihen kuuluvat voitot, osingot, korot, pääomatuet, rojalit tai muut tuotot, riippumatta siitä missä muodossa tuotto on maksettu.

5. Käsite "alue" tarkoittaa sopimuspuolen kaikkia maa- ja vesialueita, mukaan lukien aluemeret ja merivyöhykkeet, joihin nähden sopimuspuolelta kansainvälisen oikeuden mukaan on täysivaltaiset oikeudet ja tuomiovalta.

2 artikla

Sijoitusten edistäminen ja suojaaminen

1. Sopimuspuolet edistävät alueellaan toisen sopimuspuolen sijoittajien sijoituksia ja sallivat sellaiset sijoitukset lakiensa ja määräystensä mukaisesti.

2. Isäntäosapuolen tulee, lainsäädäntönsä puitteissa, harkita myönteisesti alueellaan oleviin sijoituksiin liittyviä tarpeellisia lupia tarkoittavia hakemuksia, mukaanlukien valtuuksia ottaa valintansa mukaan työhön yllin- tä johtavaa ja teknistä henkilöstöä, kansallisuudesta riippumatta.

3. Sopimuspuoli takaa toisen sopimuspuolen sijoittajien sijoituksille, jotka on tehty sopimuspuolen lakien ja määräysten mukai-

sesti, täyden suojan ja turvallisuuden eikä häiritse kohtuuttomilla tai syrjivillä toimenpiteillä sellaisten sijoitusten johtamista, ylläpitoa, käyttöä, hyödyntämistä, laajentamista, myyntiä tai luovutusta.

3 artikla

Sijoitusten kohtelu

1. Isäntäosapuolen tulee alueellaan taata toisen sopimuspuolen sijoittajien sijoituksille oikeudenmukainen ja tasapuolinen kohtelu. Tämä kohtelu ei saa olla vähemmän suosiollinen kuin se kohtelu, jonka isäntäosapuoli myöntää omalla alueellaan omien sijoittajiensa sijoituksille tai minkä tahansa kolmannen valtion sijoittajan sijoituksille, sen mukaan mikä on suosiollisinta.

2. Sopimuspuolen tulee alueellaan myöntää toisen sopimuspuolen sijoittajille näiden sijoitusten johtamisen, ylläpidon, käytön, hyödyntämisen tai luovutuksen suhteen oikeudenmukainen ja tasapuolinen kohtelu, joka ei missään tapauksessa saa olla vähemmän suosiollinen kuin se kohtelu, jonka se myöntää omille sijoittajilleen tai minkä tahansa kolmannen valtion sijoittajille, sen mukaan mikä on suosiollisinta sijoittajalle.

4 artikla

Poikkeukset

Tämän sopimuksen määräykset, jotka liittyvät sopimuspuolen tai minkä tahansa kolmannen valtion sijoittajille myönnettävään suotuisimpaan kohteluun, eivät tarkoita sitä, että isäntäosapuoli olisi velvoitettu myöntämään toisen sopimuspuolen sijoittajille etuja siitä kohtelusta, etuoikeuksista tai erivapauksista, jotka johtuvat:

a) jäsenyydestä alueellisessa vapaakauppa-alueessa tai tulliliitossa, jossa jompikumpi sopimuspuoli on mukana tai mahdollisesti liittyy, tai

b) kansainvälisestä sopimuksesta tai järjestelystä, joka liittyy kokonaan tai osittain verotukseen, tai kotimaisesta lainsäädännöstä, joka liittyy kokonaan tai osittain verotukseen, tai

c) sijoituksiin liittyvästä monenvälisestä yleissopimuksesta tai sopimuksesta, jossa jompikumpi sopimuspuoli on mukana tai mahdollisesti liittyy, tai

d) arabisijoittajien sijoituksista Libanonissa mukaanlukien kiinteistöt ja niihin liittyvät oikeudet.

5 artikla

Pakkolunastus

1. Kumpikaan sopimuspuoli ei saa ryhtyä, välittömästi eikä välillisesti, pakkolunastamiseen tai kansallistamiseen eikä muihin toimenpiteisiin, joilla on sama vaikutus toisen sopimuspuolen sijoittajien sijoituksille, paitsi milloin toimenpiteisiin ryhdytään yleisen edun vuoksi sen mukaan kuin laissa on määrätty, syrjimättömyyden pohjalta ja asianmukaisia laillisia menettelytapoja noudattaen ja edellyttäen, että on huolehdittu, että niihin tulee liittyä määräykset tehokkaista ja asianmukaisista korvauksista kansallisen lain mukaan ilman minkäänlaista syrjintää. Korvauksen on vastattava pakkolunastetun sijoituksen oikeudenmukaista markkina-arvoa välittömästi ennen sitä päivää, kun toteutunut tai uhkaamassa oleva pakkolunastus, kansallistaminen tai vastaava toimenpide tuli yleiseen tietoisuuteen. Korvaus maksetaan välittömästi ja siihen tulee sisältyä Lontoon pankkien välisen tarjouskoron (LIBOR) mukainen korko laskettuna pakkolunastuspäivästä maksupäivään; sen on oltava tehokkaasti toteutettavissa ja vapaasti siirrettävissä. Pakkolunastamisen, kansallistamisen tai vastaavan toimenpiteen tapahtuessa tai ennen sitä on huolehdittava korvauksen tarkoituksenmukaisesta määrittämisestä ja maksamisesta. Tällaisen pakkolunastamisen, kansallistamisen tai vastaavan toimenpiteen laillisuus ja korvauksen määrä tulee olla uudelleen käsiteltävissä asianmukaisin laillisin menoin.

2. Tämän artiklan 1 kohdan määräyksiä sovelletaan myös, kun sopimuspuoli pakkolunastaa varallisuutta sellaiselta yhtiöltä, joka on perustettu sen omalla alueella voimassa olevien lakien mukaan ja jossa toisen sopimuspuolen sijoittajat omistavat osakkeita.

6 artikla

Menetyksen korvaaminen

Sopimuspuolen sijoittajat, joiden sijoituksille aiheutuu isäntäosapuolen alueella menetyksiä sodasta tai muusta aseellisesta selkkauksesta, vallankumouksesta, kansallisesta hätätilasta tai kapinasta, ovat oikeutettuja

saamaan sellaisen kohtelun, joka ennalleen palauttamisen, vahingonkorvauksen tai muun korvauksen suhteen on vähintään yhtä suosiollinen kuin se, jonka isäntäosapuoli myöntää omille sijoittajilleen tai minkä tahansa kolmannen valtion sijoittajille sen mukaan mikä on suosiollisinta sijoittajalle. Sellaiset maksut ovat vapaasti siirrettävissä.

7 artikla

Vapaat siirrot

1. Isäntäosapuoli varmistaa alueellaan toisen sopimuspuoleu sijoittajien sijoituksiin liittyvien maksujen vapaan siirron alueelleen ja alueeltaan, käsittäen erityisesti:

a) sijoitusten alkupääoman ja lisäpääoman sijoituksen ylläpitoa ja kehittämistä varten,

b) korot, osingot, voitot ja muut tuotot,

c) pääoman kuoletuksen ynnä kertyneet korkomaksut,

d) ulkomailta palkatun vierasmaalaisen henkilökunnan nettotulot ja muut sijoitukseen liittyvät saatavat,

e) sijoituksen tai sen osan myynnistä tai lopettamisesta syntyneet saatavat,

f) riitojen ratkaisemisesta johtuvat maksut,

ja g) maksut 5 ja 6 artikloissa tarkoitetuista korvauksista.

2. Tässä artiklassa tarkoitetut siirrot suoritetaan välittömästi ja vapaasti vaihdettavassa valuutassa.

3. Siirrot suoritetaan siirtopäivänä vallitsevaan siirrettävän valuutan välittömien kauppajen markkinakurssiin.

8 artikla

Sijaantulo

Jos sopimuspuoli tai sen valtuuttama elin suorittaa sijoittajalleen maksun takauksen perusteella, jonka se on myöntänyt toisen sopimuspuolen alueella olevan sijoituksen osalta ei-kaupallisten riskien varalta, isäntäosapuoli hyväksyy, sen rajoittamatta edellisen sopimuspuolen tämän sopimuksen 10 artiklan mukaisia oikeuksia, kaikkien sellaisesta sijoituksesta johtuvien oikeuksien ja vaatimusten siirtymisen, lain tai laillisen siir-

ron nojalla, edelliselle sopimuspuolelle, ja hyväksyy, että edellinen sopimuspuoli tai sen valtuuttama elin on oikeutettu harjoittamaan näitä oikeuksia ja toteuttamaan näitä vaatimuksia samassa laajuudessa kuin alku-peräinen sijoittaja.

9 artikla

Sijoittajan ja isäntäosapuolen väliset riidat

1. Sopimuspuolen sijoittajan ja isäntäosapuolen väliset riidat, jotka liittyvät toisen sopimuspuolen sijoittajan sijoitukseen isäntäosapuolen alueella, tulisi ratkaista, mikäli mahdollista, sovinnollisesti.

2. Jos tällaista riitaa ei siten voida ratkaista viiden kuukauden kuluessa siitä päivästä, kun ratkaisua kirjallisesti vaadittiin, sijoittaja voi valintansa mukaan alistaa asian joko:

a) isäntäosapuolen toimivaltaiseen tuomioistuimeen alueella, jolla sijoitus on tehty, tai

b) sijoituksia koskevien riitaisuuksien kansainväliselle ratkaisukeskukselle (ICSID), joka on perustettu Washingtonissa 18 päivänä maaliskuuta 1965 tehdyllä yleissopimuksella valtioiden ja toisten valtioiden kansainvälisten välisten sijoituksia koskevien riitaisuuksien ratkaisemisesta, siinä tapauksessa, että molemmat sopimuspuolet ovat tämän yleissopimuksen osapuolia, tai

c) tilapäiselle välimiesoikeudelle, joka asetetaan, elleivät riidan osapuolet muuta sovi, Yhdistyneiden Kansakuntien kansainvälisen kauppaoikeuden komitean (UNCITRAL) välimiesmenettelysääntöjen mukaisesti.

3. Edellä olevien a-, b-, ja c-alakohtien mukainen valinta on lopullinen.

4. Välimiesoikeus ratkaisee riidan tämän sopimusten määräysten ja kansainvälisen oikeuden soveltuvien määräysten ja periaatteiden mukaan. Välitystuomio on riidan osapuolille lopullinen ja sitova. Isäntäosapuoli toteuttaa viipymättä sellaisen tuomion, joka on pantava täytäntöön kansallisen lain mukaan.

5. Sopimuspuoli, joka on riidan osapuolena, ei milloinkaan sijoitusta koskevien riitojen ratkaisumenettelyjen kestäessä saa esittää puolustukseensa koskemattomuutta tai sitä

seikkaa, että sijoittaja on saanut korvausta tapahtuneen vahingon tai menetyksen kokonaan tai osittain kattaneen vakuutus sopimuksen perusteella.

10 artikla

Sopimuspuolten välisten riitojen ratkaisu

1. Sopimuspuolten väliset riidat, jotka koskevat tämän sopimuksen tulkintaa tai soveltamista, on ratkaistava neuvotteluteitse.

2. Jos sopimuspuolet eivät näin pääse ratkaisuun kuuden kuukauden kuluttua siitä päivästä, kun toinen sopimuspuoli oli vaatinut neuvotteluja, riita alistetaan jommankumman sopimuspuolen vaatimuksesta kolmijäsenisen välimiesoikeuden ratkaistavaksi. Kumpikin sopimuspuoli nimittää yhden välimiehen. Nämä kaksi välimiestä sopivat siten kolmannen valtion kansalaisesta, jonka sopimuspuolet nimittävät näiden puheenjohtajaksi.

3. Jos jompikumpi sopimuspuoli ei ole nimittänyt välimiestään eikä ole noudattanut toisen sopimuspuolen kehotusta suorittaa nimitystä kahden kuukauden kuluessa, välimiehen nimittää tuon sopimuspuolen vaatimuksesta Kansainvälisen tuomioistuimen presidentti.

4. Jos välimiehet eivät pääse yksimielisyyteen puheenjohtajan valinnasta kahden kuukauden kuluessa nimityksestään, puheenjohtajan nimittää jommankumman sopimuspuolen vaatimuksesta Kansainvälisen tuomioistuimen presidentti.

5. Jos tämän artiklan 3 ja 4 kohtien tarkoittamissa tapauksissa Kansainvälisen tuomioistuimen presidentti on estynyt suorittamasta sanottua tehtävää tai on jommankumman sopimuspuolen kansalainen, nimitykset tekee varapresidentti, ja jos hänkin on estynyt suorittamasta sanottua tehtävää tai jos hän myös on jommankumman sopimuspuolen kansalainen, nimityksen suorittaa tuomioistuimen virkaiältään vanhin tuomari, joka ei ole kummankaan sopimuspuolen kansalainen.

6. Välimiesoikeus tekee päätöksensä äänen enemmistöllä.

7. Välimiesoikeus tekee päätöksensä ottaen

huomioon lain, tämän sopimuksen määräykset sekä kansainvälisen oikeuden yleisesti hyväksytyt periaatteet.

8. Muiden määräysten osalta, joista sopimuspuolet ovat ratkaistavan asian osalta keskenään sopineet, välimiesoikeus päättää omista menettelytavoistaan.

9. Kumpikin sopimuspuoli vastaa nimittämänsä välimiehen kustannuksista samoin kuin edustautumisestaan välimiesmenettelyssä. Puheenjohtajan kustannuksista sekä muista kustannuksista vastaavat sopimuspuolet yhtä suurin osuuksin. Välimiesoikeus voi kuitenkin tehdä kustannuksista toisenlaisen päätöksen.

10. Väilystuomio on lopullinen ja molempia sopimuspuolia sitova.

11 artikla

Muut velvoitteet

Jos sopimuspuolen lainsäädäntö tai kansainvälisen oikeuden mukaiset, nyt voimassa olevat tai sopimuspuolten kesken myöhemmin luodut velvoitteet tämän sopimuksen lisäksi sisältävät yleisen tai erityisen määräyksen, joka takaa toisen sopimuspuolen sijoittajien sijoituksille suosiollisemman kohtelun kuin mihin tämä sopimus oikeuttaa, tällainen lainsäädäntö, niiltä osin kuin se on suotuisampi, syrjäyttää tämän sopimuksen.

12 artikla

Sopimuksen soveltaminen

Tätä sopimusta sovelletaan isäntäosapuolen alueella sen lakien ja määräysten mukaisesti tehtyihin toisen sopimuspuolen sijoittajien ennen tai jälkeen tämän sopimuksen voimaantuloa tekemiin sijoituksiin. Sopimusta ei kuitenkaan sovelleta riitoihin, jotka ovat syntyneet ennen sen voimaantuloa.

13 artikla

Hallirusten väliset suhteet

Tämä sopimus on voimassa siitä riippumatta, onko sopimuspuolten välillä voimassa diplomaattisia tai konsulisuhteita.

14 artikla

Loppumääräykset

1. Tämä sopimus tulee voimaan kolmantenakymmenentenä päivänä siitä päivästä, jolloin sopimuspuolten hallitukset ovat ilmoittaneet toisilleen, että niiden perustustilaiselliset edellytykset tämän sopimuksen voimaantulolle on täytetty.

2. Tämä sopimus on voimassa viisitoista vuotta. Sen jälkeen se on voimassa rajoittamattoman ajan ellei jompikumpi sopimuspuoli irtisano sitä kahdentoista kuukauden kirjallisella ennakkoilmoituksella.

3. Tämän sopimuksen virallisen irtisanomisilmoituksen tapauksessa 1—12 artiklojen määräykset ovat edelleen voimassa viidentoista vuoden ajan niiden sijoitusten osalta, jotka on tehty ennen kuin virallinen irtisanomisilmoitus tehtiin.

TÄMÄN VAKUUDEKSI allemerkityt hallitustensa siihen asianmukaisesti valtuuttamina ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen.

Tehty Helsingissä 25 päivänä elokuuta 1997 kahtena alkuperäiskappaleena suomen, arabian ja englannin kielellä kaikkien tekstien ollessa yhtä todistusvoimaiset. Tulkintaroavuuksien sattuessa on englanninkielinen teksti ratkaiseva.

Suomen tasavallan hallituksen
puolesta

Ole Norrback

Libanonin tasavallan hallituksen
puolesta

Fuad Siniora

المادة ١٤*
أحكام نهائية

١. يسري مفعول هذه الإتفاقية بعد ثلاثين يوماً من تاريخ إبلاغ حكومتى الطرفين المتعاقدين احدهما الاخرى بان اجراءاتهما القانونية لسريان مفعول هذه الإتفاقية قد أُتجزت.

٢. تبقى هذه الإتفاقية مارية المفعول لمدة أجلها خمس عشرة سنة، ويجري تمديدتها في ما بعد لمدة غير محدّدة ما لم يتّدم أي من الطرفين المتعاقدين (للآخر) إشعاراً خطياً بإنهاتها قبل اثني عشر شهراً من انتهاء أجلها.

٣. في حال تقديم إشعار رسمي لإنهاء هذه الإتفاقية الحالية، فإن أحكام المواد ١٠ الى ١٢ تستمر مارية المفعول لمدة أخرى أجلها خمسة عشر عاماً بالنسبة للإستثمارات الموظفة قبل إعطاء الإشعار الرسمي.

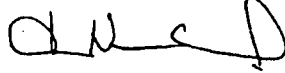
وإشهاداً بذلك، فإن الموقعين أدناه المفوضين بذلك حسب الأصول من جانب حكومتيهما، قد وقعا هذه الإتفاقية.

خزرت على نسختين أصليتين في هلنكي بتاريخ ٢٥ آب ١٩٩٧، باللغات الفنلندية والعربية والإنكليزية، وتعتبر كل النصوص متساوية في صحتها. وفي حال وقوع إختلاف في التفسير، يعتمد النصّ الإنكليزي.

عن حكومة الجمهورية اللبنانية



عن حكومة الجمهورية الفنلندية



١٠. تكون قرارات الهيئة التحكيمية نهائية وملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

المادة "١١"

إلتزامات أخرى

١. إذا كان التشريع لدى أي من الطرفين المتعاقدين أو الإلتزامات بموجب القانون الدولي القائمة حالياً أو التي ستُقر في ما بعد بين الطرفين المتعاقدين بالإضافة الى هذه الاتفاقية تتضمن ترتيباً، سواء كان عاماً أو محدداً، يُعطي الإستثمارات من جانب مستثمرين من الطرف المتعاقد الآخر الحق في معاملة أكثر رعاية مما هو منصوص عليه في هذه الاتفاقية، تكون أولية التطبيق لذلك التشريع الى المدى الذي هو أكثر رعاية.

المادة "١٢"

تطبيق الاتفاقية

إن هذه الاتفاقية الحالية تسري على الإستثمارات التي وُظفت في أراضي الطرف المضيف وفقاً لقوانينه وأنظمته من جانب مستثمرين تابعين للطرف المتعاقد الآخر قبل أو بعد سريان مفعول هذه الاتفاقية. بيد أن هذه الاتفاقية لا تسري على الخلافات التي تكون قد نشأت قبل سريان مفعولها.

المادة "١٣"

العلاقات بين الحكومتين

يسري مفعول هذه الاتفاقية بصرف النظر عما إذا كانت ثمة علاقات دبلوماسية أو قنصلية بين الطرفين المتعاقدين ام لا.

٣. إذا لم يُعيّن أحد الطرفين المتعاقدين مُحكّمه ولم يُراع دعوة الطرف المتعاقد الآخر لإجراء ذلك التعيين خلال شهرين، وجب تعيين ذلك المحكّم، بناءً على طلب ذلك الطرف المتعاقد، من جانب رئيس محكمة العدل الدولية.

٤. إذا تَعَدَّرَ على كلا المحكّمين التوصلُ إلى إتفاقٍ حول إختيار رئيس الهيئة التحكيمية خلال شهرين بعد تعيينهما، وجب تعيين ذلك الرئيس، بناءً على طلب أيّ من الطرفين المتعاقدين، من جانب رئيس محكمة العدل الدولية.

٥. إذا مُنِعَ رئيس محكمة العدل الدولية، في الحالتين المذكورتين في الفقرتين "٣" و"٤" من هذه المادة، من إنجاز المهمة المذكورة أو إذا كان من رعايا أيّ من الطرفين المتعاقدين، وجب إجراء ذلك التعيين من جانب نائب رئيس محكمة العدل الدولية، وإذا مُنِعَ هذا الأخير من إنجاز المهمة المذكورة أو إذا كان من رعايا أيّ من الطرفين المتعاقدين، وجب إجراء ذلك التعيين من جانب قاضي المحكمة ذي الأقدمية الذي لا يكون من رعايا أيّ من الطرفين المتعاقدين.

٦. تتوصلُ الهيئة التحكيمية إلى قراراتها بأكثرية الأصوات.

٧. تصدر الهيئة التحكيمية قراراتها على أساس احترام القانون، والأحكام التي تتضمنها هذه الاتفاقية، وكذلك على أساس مبادئ القانون الدولي المقبولة عموماً.

٨. مع مراعاة الأحكام الأخرى التي اتفق عليها الطرفان المتعاقدان بشأن القضية، تقرر الهيئة التحكيمية إجراءاتها القانونية.

٩. يتحمّل كل طرف متعاقد نفقات المحكّم الذي عينه ونفقات تمثيله في الجلسات التحكيمية. ويشارك الطرفان المتعاقدان في تحمل نفقات رئيس الهيئة التحكيمية والنفقات المتبقية بالتساوي. ويجوز للهيئة التحكيمية أن تضع نظاماً مختلفاً بشأن النفقات.

عليها في العاصمة واشنطن بتاريخ ١٨ آذار (مارس) ١٩٦٥، في حال أصبح الطرفان المتعاقدان كلاهما عضوين في هذه الإتفاقية، أو

ج. هيئة تحكيم تُنشأ لهذا الغرض وفقاً لأنظمة التحكيم الخاصة بلجنة الأمم المتحدة لقانون التجارة الدولية ما لم يتم الإتفاق على خلاف ذلك من جانب طرفي الخلاف.

٣. ان الاختيار الذي يتم بموجب الفقرات الفرعية "أ" و "ب" و "ج" من هذه المادة والمذكورة اعلاه يكون نهائياً.

٤. تَبَيَّنُ الهيئةُ التحكيمية موضوع الخلاف وفقاً لأحكام هذه الإتفاقية وقواعد القانون الدولي ومبادئ المعمول بها. وتكون قرارات التحكيم نهائيةً وملزمةً لكلا طرفي الخلاف. ويجب على الطرف المضيف أن يُنفَّذَ، دون تأخير، أي قرار كهذا، يتوجب تطبيقه وفقاً للقانون المحلي.

٥. يجب على الطرف المتعاقد الذي هو طرف في الخلاف أن لا يَتَمَسَّكَ في أي وقت، اثناء الاجراءات القانونية لتسوية الخلاف على الاستثمار، كحجّة دفاعية بحصانته أو بحقيقة أن المستثمر قد قبض تعويضاً بموجب عقد تأمين يغطي الأضرار أو الخسائر المتكبدة بكاملها أو جزء منها.

المادة "١٠"

تسوية الخلافات بين الطرفين المتعاقدين

١. إن الخلافات بين الطرفين المتعاقدين حول تفسير أو تطبيق أحكام هذه الإتفاقية يجب أن تُسَوَّى عن طريق المفاوضات.

٢. إذا تعذّر على الطرفين المتعاقدين التوصل إلى إتفاق خلال ستة أشهر من تاريخ طلب اجراء المفاوضات، وجب عرض الخلاف، بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين، على هيئة تحكيمية مكونة من ثلاثة أعضاء. وعلى كل طرف متعاقد أن يُعيِّن مُحكِّمًا واحدًا. ويجب على هذين المحكمين عندئذ ان يتفقا على مواطن من بلد ثالث، يعينه الطرفان المتعاقدان رئيساً على المحكمين (أي رئيسا للهيئة التحكيمية).

٣. ان التحويلات يجب ان تجري بمعر الصرف السائد في تاريخ التحويل في ما يتعلق بالمعاملات الفورية بالعمله المراد تحويلها.

المادة ٨*

الحلول محل المستثمر

إذا دفع طرف متعاقد أو وكالته المعينة مبلغاً لأحد المستثمرين التابعين له بمقتضى أي ضمان مالي ضد أخطار غير تجارية كان قد منحه في ما يتعلق باستثمار في أراضي الطرف المتعاقد الآخر، وجب على الطرف المضيف، دون المساس بحقوق الطرف المتعاقد المذكور أولاً بموجب المادة ١٠* من هذه الاتفاقية، أن يقر بالتنازل، سواء بموجب قانون أو وفقاً لمعاملة قانونية، عن جميع الحقوق والمطالبات الناجمة عن هذا الاستثمار، وان يقر بأنه يحق للطرف المتعاقد المذكور أولاً أو وكالته المعينة بان يمارس هو أو هي هذه الحقوق وينفذ أو تنفذ هذه المطالبات الى الحد نفسه الذي يتمتع به المستثمر الاصلي.

المادة ٩*

الخلافات بين احد المستثمرين

والطرف المضيف

١. ان أي خلاف قد ينشأ بين مستثمر تابع لطرف متعاقد والطرف المضيف في ما يتعلق باستثمار في اراضي الطرف المضيف، ينبغي ان يسوى، حياً على قدر الامكان.
٢. إذا لم تؤد هذه الجهود الى حل خلال خمسة اشهر من تاريخ طلب التسوية الخطي، جاز للمستثمر أن يرفع الخلاف للتسوية، بناء على إختياره، الى:

١. المحكمة المختصة لدى الطرف المضيف الذي وُظف الإستثمار في أراضيه، أو

ب. المركز الدولي لتسوية الخلافات حول الإستثمارات وفق احكام إتفاقية تسوية الخلافات حول الإستثمارات بين الدول ورعايا دول أخرى والتي فتح باب التوقيع

الأضرار، أو التعويضات الأخرى، لا تقلّ رعاية عن تلك المعاملة التي يمنحها الطرف المضيف للمستثمرين التابعين له أو للمستثمرين التابعين لأيّ بلد ثالث أيهما الأكثر رعاية للمستثمر. وهذه المدفوعات يجب أن تكون قابلة للتحويل بحرية.

المادة "٧"

التحويل الحرّ

١. على الطرف المضيف، فيما يتعلق باستثمارات وظفت في أراضيها من جانب مستثمرين تابعين للطرف المتعاقد الآخر، أن يضمن التحويل الحرّ الى أراضيها وخارجها للمدفوعات المتعلقة بهذه الإستثمارات، وتشمل على وجه التخصيص ما يلي:

أ. رأس المال الاولي واي رسمال اضافي لاستمرار الاستثمار وزيادته.

ب. الفوائد، والارباح الموزعة، والارباح، والعائدات الاخرى.

ج. تسديد القروض ودفع الفوائد المستحقة.

د. المداخل غير المنقطة والتعويضات الاخرى للموظفين الاجانب المستقدمين من الخارج في ما يتعلق بالاستثمار.

هـ. الحصيلة المتجمعة من مبيع، او تصفية استثمار ما كلياً او جزئياً.

و. المدفوعات الناشئة عن تسوية خلاف ما.

ز. مدفوعات التعويض بموجب المادتين "٥" و"٦" (من هذه الاتفاقية).

٢. ان التحويلات بمقتضى هذه المادة يجب ان تنفذ دون تأخير وبعملة قابلة للتحويل بحرية.

المادة "٥"

نزح الملكية

١. لا ينبغي لأي من الطرفين المتعاقدين أن يتخذ بصورة مباشرة أو غير مباشرة، إجراءات بنزع الملكية أو بالتأميم، أو يتخذ أية إجراءات أخرى لها المفعول نفسه بشأن إستثمارات المستثمرين التابعين للطرف المتعاقد الآخر، إلا إذا كانت تلك الإجراءات متخذة في سبيل المنفعة العامة كما هو مقرر بمقتضى القانون، على أساس غير تمييزي، وبموجب الطرق القانونية، وشريطة إتخاذ ترتيبات لدفع تعويض فعال وملائم، وفقاً للقانون العام الناقد دون أي نوع من التمييز. وهذا التعويض يجب أن يعادل القيمة السوقية العادلة للاستثمارات التي نزع ملكيتها وذلك مباشرة قبل التاريخ الذي أصبح فيه نزع الملكية أو التأميم أو الإجراء المماثل لهما الفعلي أو التهديدي معلوماً للرأي العام. ويجب أن يدفع هذا التعويض دون تأخير وأن يحمل الفائدة المصرفية محتسبة على السعر المعروض للفوائد بين المصارف في لندن (البيور) من تاريخ نزع الملكية حتى تاريخ دفعه، وينبغي أن يكون قابلاً للتحقيق فعلياً وأن يكون قابلاً للتحويل بحرية. ويجب أن تكون قد اتخذت احتياطات بطريقة ملائمة في أو قبل وقت نزع الملكية أو التأميم أو الإجراء المماثل لهما لتحديد هذا التعويض ودفعه. وتخضع شرعية أي نزع ملكية أو تأميم أو إجراء مماثل لهما كما يخضع مقدار التعويض لإعادة النظر بموجب الطرق القانونية.

٢. إن أحكام الفقرة "١" من هذه المادة تسري أيضاً حيث ينزع طرف متعاقد ملكية موجودات شركة أنشئت بموجب القانون الناقد في أراضيها والتي يملك أسهماً فيها مستثمرون من الطرف المتعاقد الآخر.

المادة "٦"

التعويض عن الخسائر

إن المستثمرين التابعين لأي طرف متعاقد ممن تتكبد استثماراتهم خسائر في أراضي الطرف المضيف بسبب نشوب حرب، أو نزاع مسلح آخر، أو ثورة، أو حالة طوارئ أهلية، أو عصيان، يجب أن يمنحوا معاملة، في ما يتعلق بإعادة الحق إلى صاحبه، أو التعويض عن

جانب مستثمرين تابعين له، أو من جانب مستثمرين تابعين لأي بلد ثالث، أيهما هي الأكثر رعاية (للمستثمر).

٢. على كل طرف متعاقد ان يولي في اراضيهِ للمستثمرين التابعين للطرف المتعاقد الاخر، في ما يتعلق بادارة استثماراتهم، او استمرارها، او استعمالها، او ممارسة الحق فيها، او التصرف بها، معاملة عادلة ومنصفة لا تقل في رعايتها باي حال من الاحوال عن تلك التي يوليها للمستثمرين التابعين له او للمستثمرين التابعين لاي بلد ثالث، أيهما هي الأكثر رعاية للمستثمر.

المادة "٤"

استثناءات

١. ان احكام هذه الاتفاقية المتعلقة بمنح معاملة لا تقل رعاية عن تلك الممنوحة للمستثمرين التابعين لكل طرف متعاقد أو لاي بلد ثالث يجب ان لا تفسر بحيث تلزم الطرف المضيف بان يمنح للمستثمرين التابعين للطرف المتعاقد الاخر ميزة أي معاملة، او اولوية، او امتيازات ناتجة عن:

أ. العضوية في أي منطقة تجارة حرة اقليمية او اتحاد جمركي يكون، او قد يصبح، احد الطرفين المتعاقدين عضواً فيهما، او

ب. اي اتفاق او ترتيب دولي يتعلق بصورة كلية، او رئيسية بفرض الضرائب، او

ج. اتفاقية او معاهدة متعددة الاطراف تتعلق باستثمارات يكون، او قد يصبح، احد الطرفين المتعاقدين طرفاً فيهما، او

د. استثمارات المستثمرين العرب في لبنان وتشمل العقارات وغيرها من الحقوق الثابتة.

رأس المال، والربوع، أو المداخل الأخرى، بصرف النظر عن الشكل الذي يُدفع فيه العائد.

٥. إن كلمة "أراضي" تعني المنطقة البرية والبحرية التابعة للطرف المتعاقد، بما في ذلك البحر الإقليمي، والمنطقة البحرية التي يُمارس عليها الطرف المتعاقد، وفقاً للقانون الدولي، حقوق السيادة والولاية القانونية.

المادة "٢"

تنشيط الاستثمارات وحمايتها

١. على كل طرف متعاقد أن يقوم في أراضيه بتنشيط الاستثمارات من جانب مستثمرين تابعين للطرف المتعاقد الآخر وقبول تلك الاستثمارات وفقاً لقوانينه وأنظمته.

٢. على الطرف المضيف أن يولي، ضمن إطار تشريعه، اهتماماً متعاطفاً مع طلبات الحصول على التراخيص الضرورية المتعلقة بتوظيف الاستثمارات في أراضيه، بما في ذلك الأدوات من أجل استخدام كبار الموظفين الإداريين والفنيين حسب اختيارهم، بصرف النظر عن الجنسية.

٣. على كل طرف متعاقد أن يضمن الحماية والامن الكاملين للإستثمارات الموظفة وفقاً لقوانينه وأنظمته من جانب مستثمرين تابعين للطرف المتعاقد الآخر وأن لا يلحق الضرر من خلال إجراءات غير قانونية أو تمييزية بإدارة تلك الإستثمارات، أو إستمرارها، أو إستعمالها، أو ممارسة الحق فيها، أو تمديدتها، أو بيعها أو تصفيتها.

المادة "٣"

معاملة الاستثمارات

١. على الطرف المضيف أن يضمن معاملة عادلة ومنصفة، ضمن أراضيه، لإستثمارات المستثمرين التابعين للطرف المتعاقد الآخر. وهذه المعاملة يجب أن لا تكون أقل رعاية من تلك التي يمنحها الطرف المضيف للإستثمارات الموظفة ضمن أراضيه من

ب. الشخصيات الاعتبارية كالشركات، والهيئات، ومؤسسات الاعمال، والمنظمات الاخرى، بما في ذلك الشركات القابضة او الشركات الاجنبية (أوف شور) المسجلة لدى أي من الطرفين المتعاقدين التي انشئت او اسست حسب الاصول بموجب قوانين ذلك الطرف المتعاقد والتي يوجد مقرها في اراضي الطرف المتعاقد نفسه.

٢. إن كلمة "إستثمار" تعني كل نوع من الموجودات التي اسسها او حصل عليها مستثمر من طرف متعاقد في اراضي الطرف المتعاقد الاخر (الطرف المضيف) وفقاً لقوانين وانظمة الطرف المتعاقد الاخر والتي تشمل ضمن امور اخرى:

أ. الاملاك المنقولة وغير المنقولة، وكذلك أية حقوق عينية او شخصية أخرى، كعقود الإيجار، والرهن، وحقوق الحجز، والضمانات، وحقوق الانتفاع.

ب. الأسهم في الشركات والأنواع الأخرى من الحصص في الشركات.

ج. حقوق الملكية الفكرية والصناعية، كحقوق الطبع والنشر، وبراءات الاختراع، والتصاميم أو النماذج الصناعية، والعلامات التجارية أو علامات الخدمة، والعلامات المميزة، والعمليات التقنية، والخبرات الفنية، وشهرة الإسم التجاري، وكذلك الحقوق المماثلة الأخرى.

د. إمتيازات الأعمال التي تُمنح بمقتضى القانون العام، بما في ذلك إمتيازات التتقيب عن الموارد الطبيعية، أو إستخراجها، أو إستثمارها، وكذلك جميع الحقوق الأخرى التي تُعطى بمقتضى القانون، أو بمقتضى أحد العقود، أو وفقاً لقرار السلطة طبقاً للقانون.

٣. إن أيّ تخيير في الشكل الذي تستثمر فيه الموجودات، أو يُعاد إستثمارها فيه، يجب أن لا يؤثر في صفتها إستثماراً.

٤. إن كلمة "عائدات" تُعني المبالغ التي يُعطيها الإستثمار وهي تشمل، على وجه التخصيص لا الحصر، الأرباح، والأرباح الموزعة، والفوائد، وأرباح فانض قيمة

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

إتفاقية

بين حكومة الجمهورية الفنلندية

وحكومة الجمهورية اللبنانية

حول تنشيط وحماية الإستثمارات المتبادلة

إن حكومة الجمهورية الفنلندية وحكومة الجمهورية اللبنانية، المشار إليهما في ما يلي بـ
"الطرفين المتعاقدين"،

رغبةً منهما في توثيق التعاون الإقتصادي في ما يعود بالمنفعة المتبادلة على كلا الطرفين
المتعاقدين،

وتصميماً منهما على إيجاد واستمرار ظروف ملائمة للإستثمار من جانب مستثمرين
تابعين لأحد الطرفين المتعاقدين في أراضي الطرف المتعاقد الآخر،

وإدراكاً منهما بأن تشجيع مثل هذه الإستثمارات وحمايتها جديران بأن يحفزا على المبادرة
للقيام بالأعمال،

فقد إتفقتا على ما يلي:

المادة "١"

تعريفات

لأغراض هذه الإتفاقية:

١. ان كلمة "مستثمر"، تعني فيما يتعلق بأي من الطرفين المتعاقدين:

أ. الأشخاص الطبيعيين الذين يُعتبرون، رعايا تابعين لذلك الطرف المتعاقد وفقاً
لتشريعه.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF
FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE LEBANESE REPUBLIC
ON THE PROMOTION AND MUTUAL PROTECTION OF
INVESTMENTS

The Government of the Republic of Finland and the Government of the Lebanese Republic, hereinafter referred to as the "Contracting Parties",

Desiring to encourage economic cooperation to the mutual benefit of both Contracting Parties,

Intending to create and maintain favourable conditions for investments by investors of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party,

Recognizing that the promotion and protection of such investments are conducive to the stimulation of business initiative.

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement:

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

a) natural persons who are nationals of that Contracting Party in accordance with its legislation,

b) legal entities, such as companies, corporations, business associations and other organizations, including holding or offshore companies registered in either of the Contracting Parties, which are constituted or otherwise duly organized under the law of that Contracting Party and have their seat in the territory of the same Contracting Party.

2. The term "investment" means every kind of asset, established or acquired by an investor of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party (host Party) in accordance with the laws and regulations of the latter Contracting Party, which includes, inter alia:

a) movable and immovable property as well as any other rights in rem or in personam, such as leases, mortgages, liens, pledges, and usufructs;

b) shares in companies or any other kind of participation in companies;

c) intellectual and industrial property rights, such as copyrights, patents, industrial designs or models, trade or service marks, trade names, technical processes, know-how and goodwill, as well as other similar rights;

d) business concessions under public law, including concessions to search, extract or exploit natural resources as well as all other rights given by law, by contract or by decision of the authorities in accordance with the law.

3. Any alteration in the form in which assets are invested or reinvested shall not affect their character as investment.

4. The term "returns" means amounts yielded by an investment and in particular, though not exclusively, includes profits, dividends, interest, capital gains, royalties, or other income, irrespective of the form in which the return is paid.

5. The term "territory" means the land and sea area of the Contracting Party including the territorial sea and maritime zone over which the Contracting Party exercises, in accordance with international law, sovereign rights and jurisdiction.

Article 2. Promotion and Protection of Investments

1. Each Contracting Party shall in its territory promote investments by investors of the other Contracting Party and admit such investments in accordance with its laws and regulations.

2. The host Party shall, within the framework of its legislation, give a sympathetic consideration to applications for necessary permits in connection with the investments in its territory, including authorizations for engaging top managerial and technical personnel of their choice, regardless of nationality.

3. Each Contracting Party shall give full protection and security to investments made in accordance with its laws and regulations by investors of the other Contracting Party and shall not impair by unreasonable or discriminatory measures the management, maintenance, use, enjoyment, extension, sale or liquidation of such investments.

Article 3. Treatment of Investments

1. The host Party shall ensure fair and equitable treatment, within its territory, to investments made by investors of the other Contracting Party. This treatment shall not be less favourable than that granted by the host Party to the investments made within its territory by its own investors or by investors of any third state, whichever is more favourable.

2. Each Contracting Party shall in its territory accord to investors of the other Contracting Party, as regards the management, maintenance, use, enjoyment or disposal of their investments, fair and equitable treatment which in no case shall be less favourable than that which it accords to its own investors or to investors of any third state, whichever is more favourable to the investor.

Article 4. Exceptions

The provisions of this Agreement relative to the granting of treatment no less favourable than that accorded to investors of each Contracting Party or of any third state shall not be construed so as to oblige the host Party to extend to investors of the other Contracting Party the benefit of any treatment, preference or privilege resulting from:

a) membership of any regional free trade area or customs union of which one of the Contracting Parties is or may become a party or

- b) any international agreement or arrangement relating wholly or mainly to taxation or any domestic legislation relating wholly or mainly to taxation, or
- c) a multilateral convention or treaty related to investments, of which one of the Contracting Parties is or may become a party, or
- d) investments in Lebanon by Arab investors including real estate and other real rights.

Article 5. Expropriation

1. Neither of the Contracting Parties shall take, either directly or indirectly, measures of expropriation, nationalization or any other measures having the same effect on investments of investors of the other Contracting Party, unless the measures are taken in the public interest as established by law, on a non-discriminatory basis, and under due process of law, and provided that provisions are made for effective and adequate compensation, according to the national law without any kind of discrimination. Such compensation shall be equivalent to the fair market value of the expropriated investment immediately before the date on which the actual or pending expropriation, nationalization or comparable measure has become publicly known. The compensation shall be paid without delay and shall include interest at London Inter Bank Offered Rate (LIBOR) from the date of expropriation until the date of payment; it shall be effectively realizable and freely transferable. Provisions shall have been made in an appropriate manner at or prior to the time of expropriation, nationalization or comparable measure for the determination and payment of such compensation. The legality of any such expropriation, nationalization or comparable measure and the amount of compensation shall be subject to review by due process of law.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall also apply where a Contracting Party expropriates assets of a company which is constituted under the laws in force in its own territory and in which investors of the other Contracting Party own shares

Article 6. Compensation for Losses

Investors of either Contracting Party whose investments suffer losses in the territory of the host Party owing to war or other armed conflict, revolution, a state of national emergency, or revolt, shall be accorded treatment, as regards restitution, indemnification, or other compensation no less favourable than that which the host Party accords to its own investors or to investors of any third State whichever is more favourable for the investor. Such payments shall be freely transferable.

Article 7. Free Transfer

1. The host Party shall with respect to investments in its territory by investors of the other Contracting Party secure the free transfer into and out of its territory of payments relating to these investments, particularly of:

- a) the initial capital and any additional capital for the maintenance and development of an investment;

- b) interests, dividends, profits and other returns;
- c) amortization of principal and accrued interest payment;
- d) unspent earnings and other remuneration of foreign personnel engaged from abroad in connection with an investment;
- e) proceeds from the sale or liquidation of all or any part of an investment;
- f) payments arising out of the settlement of dispute; and
- g) payments of compensation pursuant to Articles 5 and 6.

2. The transfers under 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, with respect to spot transactions in the currency to be transferred.

Article 8. Subrogation

If a Contracting Party or its designated agency makes a payment to its own investors under a guarantee against non-commercial risks it has accorded in respect of an investment in the territory of the other Contracting Party, the host Party shall, without prejudice to the rights of the former Contracting Party under Article 10 of this Agreement, recognize the assignment, whether under a law or pursuant to a legal transaction to the former Contracting Party of all the rights and claims resulting from such an investment, and shall recognize that the former Contracting Party or its designated agency is entitled to exercise such rights and enforce such claims to the same extent as the original investor.

Article 9. Disputes between an Investor and the host Party

1. Any dispute which may arise between an investor of one Contracting Party and the host Party relating to an investment in the territory of the host Party, should be settled, as far as possible, amicably.

2. If these efforts do not result in a solution within five months from the date of written request for settlement, the investor may submit the dispute, at his choice, for settlement to:

a) the competent court of the host Party in the territory of which the investment has been made; or

b) the International Centre for Settlement of Investment Disputes (ICSID) provided for by the Convention on the Settlement of Investment Disputes between States and Nationals of other States, opened for signature at Washington, on March 18, 1965, in case both Contracting Parties are members of this Convention; or

c) an ad hoc arbitral tribunal, which, unless otherwise agreed upon by the parties to the dispute, shall be established under the arbitration rules of the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL).

3. The choice made as per subparagraphs a, b, and c herein above is final.

4. The arbitral tribunal shall decide the dispute in accordance with the provisions of this Agreement and the applicable rules and principles of international law. The awards of

arbitration shall be final and binding on both parties to the dispute. The host Party shall carry out without delay any such award which shall be enforced in accordance with national law.

5. The Contracting Party which is a party to the dispute shall, at no time whatsoever during the procedures involving investment disputes, assert as a defence its immunity or the fact that the investor has received compensation under an insurance contract covering the whole or part of the incurred damage or loss.

*Article 10. Settlement of Disputes between
Contracting Parties*

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

2. If the Contracting Parties cannot reach an agreement within six months from the request for 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. These two arbitrators shall then agree upon a national of a third State, to be appointed by the Contracting Parties to be their Chairman.

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 chairman 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 or she is a citizen of either Contracting Party the appointment shall be made by the Vice-President, and if the latter is prevented from carrying out the said function or if he or she 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 reach its decisions by a majority of votes.

7. The tribunal shall issue its decision on the basis of respect for the law, the provisions of this Agreement, as well as of the universally accepted principles of international law.

8. Subject to other provisions agreed upon by the Contracting Parties concerning the case, the arbitration tribunal shall determine its own procedure.

9. 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. The arbitration tribunal may make a different decision concerning costs.

10. The decisions of the tribunal are final and binding on both Contracting Parties.

Article 11. Other Obligations

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 treatment more favourable than is provided for by this Agreement, such legislation shall to the extent that it is more favourable, prevail over this Agreement.

Article 12. Application of the Agreement

The present Agreement shall apply to investments in the territory of the host Party made in accordance with its laws and regulations by investors of the other Contracting Party prior to or after the entry into force of this Agreement. However, the Agreement shall not apply to disputes that have arisen before its entry into force.

Article 13. Relations between Governments

This Agreement shall be in force irrespective of whether or not diplomatic or consular relations exist between the Contracting Parties.

Article 14. Final Provisions

1. This Agreement shall enter into force on the thirtieth day after the day on which the Governments of the Contracting Parties have notified each other that their constitutional requirements for the entry into force of this Agreement have been fulfilled.

2. This Agreement shall remain in force for a period of fifteen years. Thereafter, it shall remain in force for an unlimited period unless denounced in writing by either Contracting Party twelve months in advance.

3. In case of official notice as to the termination of the present Agreement, the provisions of Articles 1 to 12 shall continue to be effective for a further period of fifteen years for investments made before official notice was given.

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

Done at Helsinki on 25 August 1997 in two originals, in Finnish, Arabic and English languages, each text being equally authentic. In case of difference of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the Republic of Finland:

OLE NORRBACK

For the Government of the Lebanese Republic:

FUAD SINIORA

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE
FINLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE
LIBANAISE RELATIF À LA PROMOTION ET À LA PROTECTION
MUTUELLE DES INVESTISSEMENTS

Le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement de la République libanaise (ci-après dénommés « les Parties contractantes »),

Désireux de favoriser la coopération économique dans l'intérêt mutuel des deux Parties contractantes,

Souhaitant créer et maintenir des conditions favorables aux investissements effectués par les investisseurs de l'une des Parties contractantes dans le territoire de l'autre Partie contractante,

Reconnaissant que la promotion et la protection desdits investissements contribuent à stimuler l'initiative industrielle et commerciale,

Conviennent comme suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord :

1. Le terme « investisseur » s'entend, pour l'une ou l'autre des Parties contractantes :

a) De toute personne physique possédant la nationalité de cette Partie contractante conformément à sa législation;

b) De toute personne morale, telle que compagnie, société, association et autre organisation commerciale ou industrielle, y compris une société de portefeuille ou non résidente enregistrée dans l'une ou l'autre des Parties contractantes, constituée ou dûment établie selon la législation de cette Partie contractante et ayant son siège dans le territoire de la même Partie contractante.

2. Le terme « investissement » s'entend de tous les types d'actifs établis ou acquis par un investisseur de l'une des Parties contractantes dans le territoire de l'autre Partie contractante (la « Partie d'accueil »), en conformité avec la législation et à la réglementation de cette autre Partie contractante, ce qui comprend notamment :

a) Les biens meubles et immeubles ainsi que tous autres droits réels ou personnels tels que biens loués, hypothèques, gages, nantissements et usufruits;

b) Les actions ou autres formes de participation au capital de sociétés;

c) Les droits de propriété intellectuelle et industrielle, tels que droits d'auteur, brevets, modèles industriels, marques de service ou de commerce, dénominations commerciales, marques de fabrique, procédés techniques, savoir-faire, fonds de commerce et autres droits semblables;

d) Les concessions industrielles ou commerciales de droit public, y compris les concessions relatives à la prospection, à l'extraction ou à l'exploitation de ressources naturelles, ainsi que tous autres droits conférés par la loi, par contrat ou par décision administrative en application de la loi.

3. Toute modification faite à la méthode dont les avoirs sont investis ou réinvestis ne change pas leur statut d'investissement en tant que tel.

4. Le terme « rendement » s'entend des montants rapportés par un investissement et notamment mais non exclusivement, les bénéfices, dividendes, intérêts, plus-values, redevances ou autres revenus, quelle que soit la forme sous laquelle le rendement est payé.

5. Le terme « territoire » s'entend de la totalité du territoire et la zone maritime d'une Partie contractante, y compris la mer territoriale et la zone maritime sur lesquelles cette Partie contractante exerce, conformément au droit international, ses droits souverains et sa juridiction.

Article 2. Promotion et protection des investissements

1. Chaque Partie contractante encourage dans son territoire les investissements effectués par des investisseurs de l'autre Partie contractante et admet lesdits investissements au bénéfice de sa législation et de sa réglementation.

2. La Partie d'accueil examine avec bienveillance, dans le cadre de sa législation, les demandes tendant à l'obtention des permis nécessaires en rapport avec les investissements effectués dans son territoire, y compris les autorisations concernant l'engagement des cadres supérieurs de gestion et du personnel technique de haut niveau choisis par les investisseurs, sans distinction de nationalité.

3. Chaque Partie contractante assure pleinement la protection et la sécurité des investissements effectués en conformité avec ses lois et règlements par les investisseurs de l'autre Partie contractante et n'entrave pas par des mesures déraisonnables ou discriminatoires la gestion, l'entretien, l'exploitation, la jouissance, le renouvellement, la cession ou la liquidation de ces investissements.

Article 3. Traitement des investissements

1. La Partie d'accueil assure dans son territoire un traitement juste et équitable aux investissements effectués par des investisseurs de l'autre Partie contractante. Ce traitement est au moins égal au traitement le plus favorable que la Partie d'accueil accorde aux investissements effectués dans son territoire par ses propres investisseurs ou par des investisseurs de tout État tiers.

2. Chacune des Parties contractantes accorde, dans son territoire, aux investisseurs de l'autre Partie contractante, s'agissant de la gestion, de l'entretien, de l'exploitation, de la jouissance ou de l'aliénation de leurs investissements, un traitement au moins égal au traitement le plus avantageux pour l'investisseur qui est accordé à ses propres investisseurs ou aux investisseurs de tout État tiers.

Article 4. Exceptions

1. Les dispositions du présent Accord concernant l'octroi d'un traitement non moins favorable que celui accordé aux investisseurs de chaque Partie contractante ou aux investisseurs de tout État tiers ne sauraient être interprétées comme obligeant la Partie d'accueil à admettre les investisseurs de l'autre Partie aux avantages d'un traitement, d'une préférence ou d'un privilège résultant :

a) D'une zone régionale de libre échange ou union douanière régionale à laquelle l'une des Parties contractantes pourrait devenir partie;

b) D'un accord ou arrangement international ayant trait totalement ou principalement à la fiscalité ou de toute législation interne ayant trait totalement ou principalement à la fiscalité;

c) D'une convention multilatérale ou d'un traité multilatéral relatif aux investissements, à laquelle ou auquel l'une des Parties contractantes est ou pourrait devenir partie; ou

d) D'investissements effectués au Liban par des investisseurs arabes, y compris les biens immeubles et autres droits réels.

Article 5. Expropriation

1. Aucune des Parties contractantes ne peut adopter, directement ou indirectement, des mesures d'expropriation, de nationalisation ou toute autre mesure ayant un effet équivalent à une nationalisation ou à une expropriation sur les investissements des investisseurs de l'autre Partie contractante, à l'exception des mesures qu'établit la loi pour raison d'intérêt public, prises sur une base non discriminatoire et avec les garanties d'une procédure régulière, sous réserve de dispositions garantissant une indemnisation effective et adéquate aux termes du droit national et sans aucune discrimination. L'indemnité doit être équivalente à la valeur marchande qu'avait l'investissement exproprié immédiatement avant la date à laquelle l'expropriation, la nationalisation ou la mesure comparable, effective ou envisagée, a été publiquement connue. Ladite indemnité doit être payée sans délai et inclure des intérêts au taux interbancaire offert à Londres (LIBOR) calculés à partir de la date de l'expropriation et jusqu'à la date du paiement; elle doit être effectivement réalisable et librement transférable. La détermination et le paiement de cette indemnité doivent faire l'objet de dispositions prises de façon appropriée soit au moment de l'expropriation, de la nationalisation ou de la mesure comparable, soit au préalable. La légalité de ladite expropriation, nationalisation ou mesure comparable et le montant de l'indemnité sont sujets à une procédure régulière de contrôle judiciaire.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article s'appliquent aussi lorsqu'une Partie contractante exproprie les actifs d'une société constituée selon les lois en vigueur dans le territoire de cette Partie contractante et dont des investisseurs de l'autre Partie contractante détiennent des parts.

Article 6. Indemnisation de pertes

Les investisseurs de l'une ou l'autre des Parties contractantes dont les investissements dans le territoire de l'autre Partie contractante subissent des pertes du fait d'une guerre, d'un conflit armé, d'une révolution, d'un état d'urgence nationale ou d'une émeute, se voient accorder, en matière de restitution, d'indemnisation ou d'autre mode de règlement, le traitement le plus favorable que la Partie d'accueil accorde à ses propres investisseurs ou aux investisseurs de tout État tiers. Ces paiements sont librement transférables.

Article 7. Libre transfert

1. La Partie d'accueil garantit, s'agissant des investissements effectués dans son territoire par les investisseurs de l'autre Partie contractante, le libre transfert, à l'entrée et à la sortie, des paiements relatifs auxdits investissements, en particulier :

- a) Le capital de départ et tout capital additionnel aux fins de l'entretien et de la mise en valeur de l'investissement;
- b) Les intérêts, dividendes, bénéfices et autres rendements;
- c) L'amortissement du principal et les paiements d'intérêts accumulés;
- d) Les gains non dépensés et autres rémunérations du personnel engagé de l'étranger en rapport avec l'investissement;
- e) Le produit de la cession ou de la liquidation de tout ou partie de l'investissement;
- f) Les paiements résultant du règlement d'un différend;
- g) Le montant des indemnités visées aux articles 5 et 6.

2. Les transferts visés au présent article sont effectués rapidement dans une devise librement convertible.

3. Les transferts sont effectués au taux de change courant du marché à la date du transfert pour les opérations au comptant dans la monnaie à virer.

Article 8. Subrogation

Si l'une des Parties contractantes ou son organisme désigné effectue un paiement à ses propres investisseurs en vertu d'une garantie couvrant les risques non commerciaux qu'elle ou il a accordée au titre de l'investissement dans le territoire de l'autre Partie contractante, la Partie d'accueil, sans préjudice des droits de la première Partie contractante aux termes de l'article 10 du présent Accord, reconnaît le transfert à la première Partie contractante, en application soit de la loi soit d'une transaction licite, de tous les droits ou titres résultant dudit investissement, et reconnaît que la première Partie contractante ou son organisme désigné est subrogée dans lesdits droits et titres de l'investisseur d'origine.

*Article 9. Différends entre un investisseur
et la Partie d'accueil*

1. Tout différend qui pourrait s'élever entre un investisseur et la Partie d'accueil et une Partie contractante concernant un investissement effectué dans le territoire de la Partie d'accueil doit, autant que possible, être réglé à l'amiable.

2. Si ces efforts ne conduisent pas au règlement du différend dans un délai de cinq mois à compter de la date de la demande écrite de règlement, l'investisseur peut soumettre le différend, à sa discrétion :

a) À la juridiction compétente de la Partie d'accueil dans le territoire de laquelle l'investissement a été effectué; ou

b) Au Centre international pour le règlement des différends relatifs aux investissements (CIRDI) 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, si les deux Parties contractantes sont parties à ladite Convention; ou

c) À 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 (CNUDCI).

3. Le choix exercé entre les options prévues aux alinéas a), b) et c) ci-dessus est irréversible.

4. Le tribunal arbitral tranche le différend en conformité avec les dispositions du présent Accord et des règles et principes du droit international. La sentence arbitrale est sans appel et a force obligatoire pour les deux parties au différend. La Partie d'accueil exécute la sentence arbitrale en conformité avec sa législation nationale.

5. La Partie contractante qui est partie au différend ne peut invoquer à aucun moment pendant la procédure ni une défense d'immunité ni le fait que l'investisseur a été indemnisé en application d'une police d'assurance couvrant tout ou partie des dommages ou pertes subis.

*Article 10. Règlement de différends entre
les Parties contractantes*

1. Les différends entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord sont réglés par voie de négociation.

2. Si les Parties contractantes ne peuvent parvenir à un accord dans les six mois à partir de la date à laquelle l'ouverture de négociations a été demandée, le différend est porté, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, devant un tribunal arbitral de trois membres. Chaque Partie contractante nomme un arbitre. Ces deux arbitres choisissent ensuite un ressortissant d'un État tiers, qui est alors nommé par les Parties contractantes pour présider le tribunal.

3. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas d'arbitre et ne se rend pas à l'invitation de l'autre Partie contractante de nommer ledit arbitre dans un délai de deux

mois, l'arbitre en question est nommé, à la demande de cette autre Partie contractante, par le Président de la Cour internationale de Justice.

4. Si les deux arbitres ne peuvent se mettre d'accord sur le choix du président dans les deux mois qui suivent leur nomination, le président est nommé, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, 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 de remplir cette fonction ou s'il est un ressortissant de l'une ou l'autre des Parties contractantes, le Vice-Président procède à la nomination, et si le Vice-Président est empêché de remplir cette fonction ou s'il est un ressortissant de l'une ou l'autre des Parties contractantes, la nomination nécessaire est effectuée par le doyen des juges de la Cour qui n'est ressortissant d'aucune des Parties contractantes.

6. Le tribunal se prononce à la majorité simple des voix.

7. Le tribunal fonde sa sentence sur le respect du droit et sur les dispositions du présent Accord, ainsi que sur les principes universellement acceptés du droit international.

8. Sous réserve des autres dispositions convenues par les Parties contractantes quant à l'espèce, le tribunal arbitral arrête son propre règlement.

9. Chaque Partie contractante prend en charge les frais de l'arbitre qu'elle a nommé et les coûts de sa représentation auprès du tribunal. Les frais du président et les autres coûts sont pris en charge, à parts égales, par les Parties contractantes. Le tribunal arbitral peut adopter une répartition différente des frais.

10. La sentence du tribunal est sans appel et a force obligatoire pour les deux Parties contractantes.

Article 11. Autres obligations

Si la législation de l'une ou l'autre des Parties contractantes ou les obligations de droit international, qui existent actuellement ou qui pourront être établies par la suite entre les Parties contractantes outre le présent Accord, contiennent un règlement, général ou spécifique, octroyant aux investissements des investisseurs de l'autre Partie contractante un traitement plus favorable que celui prévu par le présent Accord, ledit règlement l'emporte dans la mesure où il est plus favorable.

Article 12. Application de l'Accord

Le présent Accord s'applique aux investissements effectués dans le territoire de la Partie d'accueil, en conformité avec ses lois et règlements, par des investisseurs de l'autre Partie contractante, avant ou après l'entrée en vigueur du présent Accord. Toutefois, l'Accord ne s'applique pas aux différends en matière d'investissements qui se sont élevés avant son entrée en vigueur.

Article 13. Relations entre gouvernements

Le présent Accord déploie ses effets nonobstant l'absence de relations diplomatiques ou consulaires entre les Parties contractantes.

Article 14. Dispositions finales

1. Le présent Accord entrera en vigueur le trentième jour suivant la date à laquelle les gouvernements des Parties contractantes se seront notifié l'accomplissement des procédures constitutionnelles requises pour son entrée en vigueur.

2. Le présent Accord restera en vigueur pendant quinze ans. Par la suite, il demeurera en vigueur pendant une période illimitée à moins que l'une ou l'autre des Parties contractantes ne le dénonce par écrit avec un préavis de douze mois.

3. En cas de notification officielle de la dénonciation du présent Accord, les dispositions des articles 1 à 12 continueront de déployer leurs effets pendant une période de quinze ans à compter de cette date à l'égard des investissements effectués avant ladite notification officielle.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leur gouvernement, ont signé le présent Accord.

Fait à Helsinki le 25 août 1997, en deux exemplaires originaux, en finnois, arabe et anglais, chaque texte faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais l'emporte.

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

OLE NORRBACK

Pour le Gouvernement de la République libanaise :

FUAD SINIORA