

INNHold

[Avtale om skipsfart mellom Norges regjering og regjeringen i Folkerepublikken Kina](#)

[Artikkel 1 DEFINISJON AV UTTRYKK](#)

[Artikkel 2 TERRITORIAL ANVENDELSE](#)

[Artikkel 3 ALLMENNE PRINSIPPER](#)

[Artikkel 4 ANERKJENNELSE AV SERTIFIKATER](#)

[Artikkel 5 ADGANG TIL FASILITETER](#)

[Artikkel 6 FORENKLING AV FORMALITETER FOR FARTØYENE](#)

[Artikkel 7 LIKEBEHANDLING](#)

[Artikkel 8 MULTIMODALE TRANSPORTTJENESTER](#)

[Artikkel 9 KOMMERSIELT NÆRVÆR](#)

[Artikkel 10 NØKKELPERSONELL](#)

[Artikkel 11 KABOTASJE](#)

[Artikkel 12 SKATT](#)

[Artikkel 13 ANVENDELSE AV NASJONAL LOVGIVNING](#)

[Artikkel 14 GYLDIGE DOKUMENTER FOR SJØFOLK](#)

[Artikkel 15 MANNSKAPERS ADGANG TIL DEN ANDRE AVTALEPARTENS TERRITORIUM](#)

[Artikkel 16 SAMARBEID OM OPPLÆRING OG ANSETTELSE AV PERSONELL](#)

[Artikkel 17 SJØFOLKS KVALIFIKASJONER](#)

[Artikkel 18 ANSETTELSESVILKÅR](#)

[Artikkel 19 REGLER OM ARBEIDSTVISTER](#)

[Artikkel 20 BISTAND VED LOVOVERTREDELSER BEGÅTT AV MANNSKAP OM BORD PÅ ET FARTØY](#)

[Artikkel 21 BISTAND VED SJØULYKKER](#)

[Artikkel 22 KONSULTASJONER OG ENDRINGER](#)

[Artikkel 23 IKRAFTTREDELSE](#)

Avtale om skipsfart mellom Norges regjering og regjeringen i Folkerepublikken Kina

Regjeringen i Kongeriket Norge og regjeringen i Folkerepublikken Kina, heretter kalt avtalepartene -

SOM TAR HENSYN TIL betydningen av de eksisterende skipsfartsforbindelser mellom de to land,

SOM MERKER SEG at skipsfartsavtalen mellom regjeringen i Kongeriket Norge og regjeringen i Folkerepublikken Kina, som ble undertegnet 2. august 1974, og det omforente memorandum mellom de samme avtaleparter, undertegnet 28. mai 1996, til fulle har oppfylt det som var hovedformålet med dem, nemlig å utvikle vennskapelige forbindelser og samarbeid mellom avtalepartene når det gjelder skipsfart,

SOM ØNSKER å bidra til utviklingen av internasjonal skipsfart på grunnlag av prinsippet om fri ferdsel til sjøs og fri skipsfart,

SOM TAR HENSYN TIL at det er ønskelig med en effektiv organisering av internasjonal skipsfart,

SOM ØNSKER å styrke og videreutvikle de vennskapelige handelsforbindelser og økonomiske forbindelser og den gjensidige markedsadgangen mellom de to land, samt styrke samarbeidet innen skipsfart,

SOM ØNSKER å opprette en regelmessig dialog om skipsfartspolitiske spørsmål og andre skipsfartsspørsmål av felles interesse,

I OVERENSTEMMELSE MED prinsippene om likhet og gjensidig fordel -
ER BLITT ENIGE OM FØLGENDE:

Artikkel 1 **DEFINISJON AV UTTRYKK**

I denne avtale menes med uttrykkene:

- a) «fartøy» tilhørende en avtalepart betyr et handelsskip som fører denne avtalepartens nasjonale flagg og som er i besittelse av et nasjonalitetsbevis som er behørig utstedt av vedkommende lands kompetente myndigheter i samsvar med landets nasjonale lover og forskrifter. Dette omfatter også fartøyer som er eid eller drevet av rederier i en avtalepart, og som fører flagg fra et tredje land som den andre avtaleparten godtar, når dette er aktuelt, og under hensyntagen til flaggstatens jurisdiksjon. Uttrykket skal ikke omfatte fritidsfartøyer, forskningsfartøyer, fiskefartøyer, krigsskip eller statseide skip som drives for ikke-kommersielle formål,
- b) «havn» betyr et sted der fartøyene kan ankre opp eller fortøyes for å søke ly, for reparasjon, lasting eller lossing av last, ombordstigning eller ilandsetting av passasjerer, eller for annen virksomhet knyttet til handel med varer fraktet på skip, og som omfatter hele området på land og på vann, samt byggverk, utstyr og andre fasiliteter i tilknytning til disse funksjonene,
- c) «internasjonale skipsfartstjenester» dekker ytelse av tjenester i forbindelse med internasjonal sjøtransport og tilknyttede tjenester for lasting og lossing, lagring og oppbevaring av last, tollklareringstjenester, containerstasjons- og containerdepottjenester i havner og inne i landet, befraktertjenester og speditørtjenester,
- d) «multimodal transport» betyr dør-til-dør-transport av internasjonal last på ett enkelt transportdokument som inkluderer flere typer transport, herunder en sjøtransportetappe,
- e) «selskap» tilhørende en avtalepart betyr en kommersiell enhet som er registrert som juridisk person i henhold til vedkommende avtaleparts lovgivning,
- f) et selskaps «datterselskap» betyr et tilknyttet foretak som er eid av selskapet, har status som juridisk person og er registrert i henhold til den andre avtalepartens lovgivning,
- g) et selskaps « filial » eller « representasjonskontor » betyr en tilknyttet organisasjon som kontrolleres eller eies av selskapet, uten å ha status som juridisk person, og som er underlagt den andre avtalepartens lovgivning,
- h) «mannskap» betyr alle personer, herunder skipsføreren, som er eller faktisk har vært ansatt for å utføre arbeid om bord på et fartøy som tilhører avtalepartene, samt borgere av avtalepartene som faktisk er ansatt for å utføre arbeid om bord på fartøyer tilhørende en tredjestat i forbindelse med fartøyets drift eller tjeneste, og som er oppført i mannskapsfortegnelsen,
- i) «lovovretredelse» innbefatter handlinger som behandles etter lover og forskrifter i den

- avtalepart der et fartøy er registrert,
- j) «kompetent myndighet» betyr
- for Kongeriket Norges vedkommende: Nærings- og handelsdepartementet,
- for Folkerepublikken Kinas vedkommende: Kommunikationsdepartementet.

Artikkel 2

TERRITORIAL ANVENDELSE

Denne avtale får anvendelse på avtalepartenes territorium, herunder indre farvann og territorialfarvann, og den gjelder også for installasjoner i den tilstøtende sonen og den eksklusive økonomiske sonen, slik disse er definert i folkeretten.

Artikkel 3

ALLMENNE PRINSIPPER

Avtalepartene skal samarbeide på grunnlag av likhet, gjensidig fordel og ut fra prinsippet om fri skipsfart for handelsskip, med det siktemål å utvikle forbindelsene mellom regjeringen i Kongeriket Norge og regjeringen i Folkerepublikken Kina på områdene skipsfart, ansettelse av sjøfolk og maritim opplæring.

Denne avtale er basert på prinsippene om frihet til å tilby internasjonale sjøtransporttjenester og multimodale transporttjenester, fri adgang til frakt av gods mellom to land og mellom utenlandske havner, samt ubegrenset tilgang til og ikke-diskriminerende behandling når det gjelder bruk av støttetjenester.

Artikkel 4

ANERKJENNELSE AV SERTIFIKATER

Avtalepartene skal anerkjenne nasjonaliteten på fartøyer tilhørende den andre avtaleparten på grunnlag av nasjonalitetsbevis som er behørig utstedt av de kompetente myndigheter i hver av avtalepartene, i samsvar med vedkommende parts relevante lover og forskrifter.

Avtalepartene skal gjensidig anerkjenne målebrev og andre relevante skipspapirer som er behørig utstedt av de kompetente myndigheter i hver av avtalepartene, eller skipspapirer som er anerkjent av en avtalepart og som den andre avtaleparten ikke har gjort innsigelser mot, uten at det foretas ny oppmåling av det aktuelle fartøy. Alle havneavgifter og -gebyrer skal oppkreves på grunnlag av disse dokumentene.

Artikkel 5

ADGANG TIL FASILITETER

1. Hver avtalepart skal fortsette å gi fartøyer fra den andre avtaleparten ikke-diskriminerende behandling, sammenlignet med behandlingen den gir sine egne fartøyer med hensyn til adgang til havner, bruk av infrastruktur og maritime hjelpetjenester i disse havnene, samt tilhørende avgifter og gebyrer, tollformaliteter og tildeling av kaiplass og plass ved laste- og losseanlegg.
2. Bestemmelsene i nr. 1 i denne artikkel:
 - a. skal ikke gjelde havner som ikke er åpne for utenlandske fartøyer,

- b. skal ikke forplikte en avtalepart til å gi fartøyer fra den andre avtaleparten de samme fritak fra obligatoriske losbestemmelser som den gir sine egne fartøyer.

Artikkel 6

FORENKLING AV FORMALITETER FOR FARTØYENE

Avtalepartene skal gi hverandre klare og hensiktsmessige prosedyrer å forholde seg til og treffe alle egnede tiltak for i størst mulig grad å lette tollbehandling og andre nødvendige formaliteter i havnene. Dette gjelder alle tiltak som kan redusere varigheten på skipenes opphold i deres havner og forenkle administrative-, toll- og helse-formaliteter m.m.

Artikkel 7

LIKEBEHANDLING

1. Avtalepartene skal gi hverandre behandling som mest begunstiget nasjon med hensyn til frakter mellom en havn i den ene avtaleparten og en havn i den andre avtaleparten eller i et tredjeland, og mellom de ulike havner i den andre avtaleparten når det gjelder multimodale transporttjenester.
2. Ingen av avtalepartene skal innenfor rammen av internasjonal skipsfart foreta seg noe som innebærer flaggdiskriminering mot fartøyer fra den andre avtaleparten eller fartøyer fra land som godtas av begge parter.

Artikkel 8

MULTIMODALE TRANSPORTTJENESTER

1. Selskaper fra begge avtaleparter skal ha adgang til tilbringertjenester for internasjonal frakt av gods, som ytes av selskaper fra den andre avtaleparten mellom sistnevntes havner, på ikke-diskriminerende grunnlag og på vilkår som avtales mellom de berørte selskaper.
2. Selskaper fra begge avtaleparter skal ha adgang til transporttjenester med andre transportmidler enn skip, mellom en havn og et sted inne i landet i den andre avtaleparten, på ikke-diskriminerende grunnlag og på vilkår som avtales mellom de berørte selskaper.
3. Selskaper fra begge avtaleparter kan transportere tomme containere og annet utstyr til frakt av last mellom havner i den andre avtaleparten som er åpne for utenlandske fartøyer for internasjonal handel, forutsatt at gjenstandene eies eller brukes av disse selskapene og ikke transporteres som last mot betaling.

Artikkel 9

KOMMERSIELT NÆRVÆR

1. Når det gjelder den virksomhet som omfattes av denne avtale, skal avtalepartene tillate selskaper fra den andre avtaleparten å ha et kommersielt nærvær på sine territorier i form av datterselskaper, filialer eller representasjonskontorer. Vilåårene for å opprette og drive et slikt kommersielt nærvær skal ikke være mindre gunstige enn de vilåårene som gis datterselskaper, filialer eller representasjonskontorer til selskaper fra et hvilket som helst tredjeland.
2. De aktiviteter datterselskaper og filialer kan drive med skal være i samsvar med lover og

forskrifter, og de omfatter, men er ikke begrenset til å:

- a) markedsføre og yte sjøtransporttjenester og tilknyttede dør-til-dør-tjenester, herunder fremforhandle og undertegne tjenestekontrakter,
- b) eie eller leie og bruke utstyr som trengs for å drive kommersiell virksomhet,
- c) skaffe til veie og bruke, for egen regning eller på vegne av kunder, transporttjenester og tilknyttede tjenester, f.eks. inngå kontrakter om jernbanetransport, lastebiltransport, lasting og lossing av gods samt tilknyttede støttetjenester,
- d) inngå forretningsavtaler av enhver art med lokalt etablerte speditørfirma, herunder avtaler som omfatter medeierskap i vedkommende firma og ansettelse av lokalt rekruttert personell,
- e) engasjere seg i drift og bemanning av skip,
- f) utarbeide transportdokumenter, tolldokumenter og andre dokumenter i tilknytning til de varer som blir transportert,
- g) utstede konnossementer og andre transportdokumenter på vegne av selskapet,
- h) fastsette, innkreve og overføre frakt og andre omkostninger,
- i) innhente forretningsinformasjon med de nødvendige midler,
- j) opptre på vegne av selskapet i andre sammenhenger.

Artikkel 10 NØKKELPERSONELL

Datterselskaper, filialer og representasjonskontorer, enten de er heleide eller samarbeidsforetak, som rederier fra en avtalepart har opprettet på den andre avtalepartens territorium, skal ha rett til å ansette nøkkelpersonell av hvilken som helst nasjonalitet, i samsvar med den lokale lovgivning. Vertslandet skal tilrettelegge for at det blir gitt visa og arbeidstillatelser, når dette er nødvendig.

Artikkel 11 KABOTASJE

Bestemmelsene i denne avtale skal ikke gjelde kabotasje. Når fartøyer fra en avtalepart seiler fra en havn til en annen i den andre avtaleparten, for å losse inngående last eller sette i land passasjerer fra utlandet, eller for å ta ombord utgående last eller passasjerer som skal til andre land, skal dette ikke regnes som kabotasje.

Artikkel 12 SKATT

Overenskomsten mellom regjeringen i Kongeriket Norge og regjeringen i Folkerepublikken Kina til unngåelse av dobbeltbeskatning og forebygging av skatteunndragelser med hensyn til skatter av inntekt og formue, som ble undertegnet 25. februar 1986, med eventuelle senere vedtatte protokoller, samt en eventuell ny overenskomst som skal erstatte den nevnte overenskomst, skal få anvendelse på fortjeneste eller gevinst fra skipsfart.

Artikkel 13 ANVENDELSE AV NASJONAL LOVGIVNING

1. En avtaleparts fartøyer og mannskaper skal rette seg etter den andre avtalepartens lover, regler og forskrifter når de befinner seg i sistnevntes territorialfarvann, indre farvann og havner.
2. De kompetente myndigheter i en avtalepart skal ikke blande seg inn i interne forhold på fartøyer som tilhører den andre avtaleparten når disse befinner seg i førstnevntes havner, unntatt:
 - a) når det skjer på anmodning eller med samtykke fra den andre avtalepartens diplomatiske eller konsulære myndigheter,
 - b) når offentlig ro og orden i havnen eller på land er blitt forstyrret eller offentlig sikkerhet er blitt skadet av noe som har hendt om bord på fartøyet eller som en følge av dette,
 - c) når de som er innblandet i saken ikke tilhører mannskapet.

Denne bestemmelse gjelder ikke anmodninger om å ta arrest i et fartøy for å dekke fordringer med panterett. Denne bestemmelse begrenser ikke avtalepartenes rett til å håndheve sine regelverk med hensyn til innvandring, toll, offentlig helse, beskyttelse av liv, sikkerheten om bord på skipene og i havnene, farlig last og forurensning av miljøet.

Artikkel 14

GYLDIGE DOKUMENTER FOR SJØFOLK

1. Avtalepartene skal ikke treffe diskriminerende tiltak mot mannskaper fra den andre avtaleparten under deres opphold i avtalepartens havner eller på dens territorium.
2. Gyldige identitetsdokumenter for mannskap, som er behørig utstedt av de kompetente myndigheter i en avtalepart, skal anerkjennes av den andre avtaleparten. Disse dokumentene er:

for Norges vedkommende «Pass» og «Sjøfartsboken», og

for Folkerepublikken Kinas vedkommende «Folkerepublikken Kinas sjømannspass».
3. Avtalepartene kan be hverandre om eksempler på gyldige identitetsdokumenter for sjøfolk.
4. For borgere av tredjeland som arbeider om bord på fartøyer tilhørende en av avtalepartene, er identitetsdokumentene de dokumenter som utstedes av de kompetente myndigheter i tredjelandet.

Artikkel 15

MANNSKAPERS ADGANG TIL DEN ANDRE

AVTALEPARTENS TERRITORIUM

1. Med forbehold for den andre avtalepartens lover om innvandring skal et medlem av et mannskap fra en avtalepart som er i besittelse av identitetsdokumenter som nevnt i artikkel 14:
 - a) gis adgang til den andre avtalepartens territorium for midlertidig landlov når fartøyet som vedkommende er ansatt på som mannskap, befinner seg i en havn tilhørende denne avtalepart, forutsatt at mannskapsfortegnelsen er forelagt passkontrollen eller innvandringsmyndighetene,
 - b) gis tillatelse til å forlate den andre avtalepartens territorium ved opphør av

vedkommendes hyrekontrakt som mannskap på et fartøy, når dette inntreffer i en havn tilhørende denne avtaleparten, og

- c) gis adgang til den andre avtalepartens territorium for å tiltre tjeneste om bord på et fartøy som mannskap, forutsatt at vedkommende er i besittelse av en skriftlig erklæring fra rederiet eller dets befrakter om at han skal gå om bord i et bestemt fartøy i en havn tilhørende denne avtaleparten.
2. Dersom et medlem av mannskapet trenger medisinsk observasjon eller behandling for en sykdom mens fartøyet befinner seg i en havn tilhørende den andre avtaleparten, skal de kompetente myndigheter i sistnevnte avtalepart gi vedkommende person tillatelse til å oppholde seg på dens territorium for et tidsrom på maksimalt tre måneder. Avtaleparten skal gi medisinsk hjelp i samsvar med landets nasjonale lovgivning.
3. Når fartøyer fra den ene avtaleparten befinner seg i havner tilhørende den andre avtaleparten, skal mannskapet gis adgang til å sette seg i kontakt med sine respektive diplomatiske tjenestemenn eller deres representanter.
4. Ikke noe i denne artikkel skal tolkes slik at det begrenser avtalepartenes rett til å nekte innreise eller opphold på sitt territorium for en person som de vurderer som uakseptabel.

Artikkel 16

SAMARBEID OM OPPLÆRING OG ANSETTELSE AV PERSONELL

1. Avtalepartene er enige om å styrke samarbeidet med hensyn til opplæring av maritimt personell. Det kan overlates til kvalifiserte foretak eller institusjoner å organisere og gjennomføre opplæringsprogrammer.
2. Avtalepartene skal, i samsvar med sine respektive lover og forskrifter, tillate selskaper eller næringsorganisasjoner fra den andre avtaleparten å opprette representasjonskontorer på deres territorium for å ta seg av ansettelsen av sjøfolk.

Artikkel 17

SJØFOLKS KVALIFIKASJONER

1. Avtalepartene skal treffe de nødvendige tiltak for å sikre at mannskap fra en avtalepart som søker tjeneste om bord på et fartøy som fører den andre avtalepartens flagg, oppfyller kravene om normer for opplæring, sertifikater og vakthold for sjøfolk, som er vedtatt i Den internasjonale sjøfartsorganisasjonen og som er godtatt av begge avtaleparter.
2. Avtalepartene skal på anmodning utveksle opplysninger om maritim opplæring, utdanning, sertifikater, forskrifter og rutiner og gi behørig underretning om alle viktige endringer i ordningene.

Artikkel 18

ANSETTELSESVILKÅR

1. Når en avtalepart tar inn mannskap fra den andre avtaleparten på sine fartøyer, skal dette skje i samsvar med internasjonale konvensjoner som begge avtaleparter har undertegnet.
2. Ansettelsesvilkårene for en borger av en av avtalepartene som arbeider som mannskap på et fartøy tilhørende den andre avtaleparten, skal være fastlagt i hyrekontrakten.
3. Avtalepartene skal respektere og godta ansettelsesvilkårene for mannskaper på et fartøy

som tilhører en avtalepart, slik de er fastsatt i hyrekontrakter, kollektive tariffavtaler, trygdestandarder og arbeidsvilkår som gjelder for mannskaper om bord på registrerte fartøyer tilhørende en avtalepart.

Artikkel 19

REGLER OM ARBEIDSTVISTER

Enhver arbeidstvist og alle krav, herunder krav for skader som følger av eller er knyttet til hyrekontrakten eller forhold mellom en skipsreder fra en avtalepart og et besetningsmedlem fra den andre avtaleparten, herunder, men ikke begrenset til, lønnskrav, og erstatningskrav som følge av et besetningsmedlems sykdom, personskade eller dødsfall, skal henvises til de kompetente domstolers eller myndigheters eksklusive domsmyndighet, alt etter hva saken gjelder, i den avtalepart der fartøyet er registrert, eller i den andre avtaleparten, som klager er borger av, for at tvisten skal avgjøres der, forutsatt at prosedyren ikke er i strid med nasjonal lovgivning. Avtalepartene vil sørge for egnede mekanismer for behandling av slike saker når de reises.

Artikkel 20

BISTAND VED LOVOVERTREDELSE BEGÅTT AV MANNSKAP OM BORD PÅ ET FARTØY

1. Når en lovovertrødelse kan ha funnet sted eller et medlem av mannskapet er mistenkt for å ha begått en lovovertrødelse om bord på et fartøy, etter loven i den avtalepart der fartøyet er registrert, kan denne avtalepart anmode den andre avtaleparten om å innhente bevis og innlede rettergangsskritt i saken.
2. De kompetente myndigheter i den anmodede avtalepart skal behandle anmodningen som er fremsatt, og de skal, i samsvar med sin egen lovgivning, avgjøre hvilke skritt som skal tas i saken.

Dersom den anmodede avtalepart mener at opplysningene som er gitt av den andre avtaleparten ikke er tilstrekkelige, skal den be om de nødvendige tilleggsopplysninger.

Rettergangsskritt kan ikke innledes av den anmodede avtalepart med mindre den lovovertrødelse som ligger til grunn for anmodningen om rettergangsskritt ville ha vært en lovovertrødelse også dersom den ble begått på denne avtalepartens territorium, og overtrøderen under de aktuelle omstendigheter kunne ha blitt straffet også etter denne partens lovgivning.

3. Den anmodede avtalepart skal omgående underrette den andre avtaleparten om sin avgjørelse med hensyn til anmodningen, og den skal likeledes informere den anmodende avtalepart om eventuelle rettergangsskritt som er tatt eller tiltak som er truffet.

Alle anmodninger og meddelelser mellom avtalepartene angitt i denne artikkel skal oversendes gjennom diplomatiske noter.

Artikkel 21

BISTAND VED SJØULYKKER

1. Dersom et fartøy tilhørende en avtalepart lider skipbrudd, grunnstøter eller blir utsatt for en annen ulykke i den andre avtalepartens territorialfarvann, skal de ansvarlige myndigheter i den andre avtaleparten yte samme hjelp og bistand til mannskapet og passasjerene på dette fartøyet som de ville ha gitt sine egne borgere. Prinsipper som er

etablert i internasjonale konvensjoner som kan godtas av begge avtaleparter skal følges i forbindelse med kommersiell berging av det nødstedte fartøyet og lasten samt ved behandling av sjøulykker. Det skal ikke foregå noen diskriminering når det gjelder avgifter i denne sammenheng.

2. Last og varer som er blitt losset eller berget fra det nødstedte fartøyet skal fritas for all skatt, med mindre de selges til konsum eller bruk på den andre avtalepartens territorium.

Artikkel 22

KONSULTASJONER OG ENDRINGER

1. For å imøtekomme de behov som utviklingen av skipsfarten i begge land skaper, og behandle spørsmål av felles interesse som oppstår i forbindelse med gjennomføringen av denne avtale, kan begge avtalepartene når som helst be om konsultasjoner vedrørende tolkningen, anvendelsen og etterlevingen av, samt eventuelle endringer i denne avtale. Slike konsultasjoner skal gjennomføres innen tredivet (30) dager etter at anmodningen om konsultasjoner er mottatt, med mindre avtalepartene blir enige om noe annet.
2. Enhver endring i eller revisjon av avtaleteksten skal skje etter gjensidig enighet mellom avtalepartene. Den endrede avtalen skal tre i kraft i samsvar med det som er fastlagt i artikkel 23.

Artikkel 23

IKRAFTTREDELSE

Denne avtale skal tre i kraft på datoen for undertegningen.

Når denne avtale trer i kraft, skal skipsfartsavtalen mellom regjeringen i Kongeriket Norge og regjeringen i Folkerepublikken Kina, som ble undertegnet 2. august 1974, og det omforente memorandum mellom de samme avtaleparter, undertegnet 28. mai 1996, opphøre.

Denne avtale er inngått på ubestemt tid.

En avtalepart kan når som helst si opp denne avtale ved skriftlig underretning til den andre avtaleparten gjennom diplomatiske kanaler seks måneder på forhånd.

Utferdiget i Shanghai 4. desember 2003 i to eksemplarer, på norsk, kinesisk og engelsk, med samme gyldighet for hver av de tre tekstene. Dersom det skulle oppstå strid om tolkningen av avtalen, skal den engelske teksten gå foran.