

No. 33712

---

**HONG KONG  
(UNDER AN ENTRUSTMENT OF AUTHORITY  
FROM THE UNITED KINGDOM GOVERNMENT)  
and  
SINGAPORE**

**Agreement concerning air services (with annex). Signed at  
Hong Kong on 30 April 1996**

*Authentic text: English.*

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland  
on 18 April 1997.*

---

**HONG KONG  
(EN VERTU D'UNE DÉLÉGATION DE POUVOIRS  
DE LA PART DU GOUVERNEMENT  
DU ROYAUME-UNI)  
et  
SINGAPOUR**

**Accord relatif aux services de transport aérien (avec annexe).  
Signé à Hong Kong le 30 avril 1996**

*Texte authentique : anglais.*

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord  
le 18 avril 1997.*

AGREEMENT<sup>1</sup> BETWEEN THE GOVERNMENT OF HONG KONG  
AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF SINGAPORE  
CONCERNING AIR SERVICES

The Government of Hong Kong and the Government of the Republic of Singapore,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between Hong Kong and Singapore,

Have agreed as follows:

ARTICLE I

Definitions

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term "aeronautical authorities" means in the case of Hong Kong, the Director of Civil Aviation of Hong Kong, and in the case of Singapore, the Minister for Communications or the Civil Aviation Authority of Singapore, 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 Singapore 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;<sup>2</sup>
- (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.

<sup>1</sup> Came into force on 30 April 1996 by signature, in accordance with article 20.

<sup>2</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 15, p. 295. For the texts of the Protocols amending this Convention, see vol. 320, pp. 209 and 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, and vol. 1175, p. 297.

## 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) All rights granted in this Agreement by one Contracting Party shall be exercised only by and exclusively for the benefit of the designated airlines of the other Contracting Party.

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

## ARTICLE 4

### Designation of and Authorisation of Airlines

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.
- (2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.
- (3) (a) The Government of Hong Kong shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the Singapore or its nationals.  
(b) The Government of Singapore shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Hong Kong.
- (4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.
- (5) When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

## ARTICLE 5

### Revocation or Suspension of Operating Authorisation

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

- (a) (i) in the case of the Government of Hong Kong, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of Singapore or its nationals;
  - (ii) in the case of the Government of Singapore, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Hong Kong; or
  - (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or
  - (c) if that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.
- (2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions thereon is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

## ARTICLE 6

### Principles Governing Operation of Agreed Services

- (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of the Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.
- (2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
- (3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the

current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;
  - (b) traffic requirements of the region through which the agreed service passes, taking account of other air services, established by airlines of the States comprising that region; and
  - (c) the requirements of through airline operation.
- (4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Contracting Parties.

## ARTICLE 7

### Tariffs

- (1) The term "tariff" means one or more of the following:
  - (a) the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;
  - (b) the rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;
  - (c) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attaching to it; and
  - (d) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.
- (2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between Hong Kong and the Republic of Singapore 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.

(1) Notwithstanding the provisions of paragraphs (5), 10(c) and 10(d) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not disapprove any proposed tariff or withdraw approval of any 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 a tariff charged by any other airline and approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party for comparable services between the same points or is more restrictive or higher than that tariff.

## ARTICLE 7(A)

### Application of Laws and Regulations

(1) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its area, shall be applied to the aircraft of the airline or airlines designated by the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from, or while within, the area of the first Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its area of passengers, crew and cargo (including mail), such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew and cargo (including mail) of the airline or airlines designated by the other Contracting Party upon entry into, departure from, or while within, the area of the first Contracting Party.

(3) In the application to the designated airline or airlines of the other Contracting Party of the laws and regulations referred to in this Article a Contracting Party shall not grant more favourable treatment to its own airline or airlines.

## ARTICLE 7(B)

### Airworthiness

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences issued or rendered valid by one Contracting Party, shall, during the period of their validity, be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, provided that such certificates or licences were issued or rendered valid in conformity with the standards which may be established pursuant to the Convention.

(2) The aeronautical authorities of each Contracting Party may request consultations concerning safety and security standards relating to the aeronautical facilities, aircrew and aircraft, and to the operation of the designated airlines which are maintained and administered by the other Contracting Party. If, following such consultations, the aeronautical authorities of either Contracting Party find that the other Contracting Party has failed to maintain and administer safety and security standards effectively in conformity with the standards which may be established pursuant to the Convention, they will notify the other Contracting Party of such findings and the steps considered necessary to bring the safety and security standards of the other Contracting Party into conformity with the standards which may be established pursuant to the Convention. The other Contracting Party shall take appropriate action to remedy its failure. Each Contracting Party reserves the right pursuant to Article 5 to withhold, limit, suspend, revoke or to impose conditions on the operating authorisation with respect to any 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 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 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. Reference in this and the preceding paragraph to "the same route" are to the route operated, not the specified route.

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

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

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

(7) If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph (5) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine the tariff in accordance with paragraph (6) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.

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

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

- (a) where a tariff has a terminal date, for more than 12 months after that date;
  - (b) where a tariff has no terminal date, for more than 12 months after the date on which a replacement tariff is filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by a designated airline of a Contracting Party.
- (10) (a) The tariffs to be charged by the designated airlines of Hong Kong for carriage between Singapore and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Singapore and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of Singapore for carriage between Hong Kong and a State other than Singapore shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Hong Kong and, where appropriate, of the other State.
- (b) Any proposed tariff for such carriage shall be filed by the designated airline of one Contracting Party seeking approval of such tariff with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. It shall be filed in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article and not less than 90 days (or such shorter period as they may decide) prior to the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed on the date on which it is received by those aeronautical authorities.
- (c) Such tariff may be approved at any time by the aeronautical authorities of the Contracting Party with whom it has been filed and shall be deemed to have been approved by them unless, within 30 days after the date of filing, they have served on the designated airline seeking approval of such tariff written notice of disapproval.
- (d) The aeronautical authorities of a Contracting Party may withdraw approval of any such tariff approved or deemed to be approved by them on giving 90 days' notice to the designated airline charging such tariff. That airline shall cease to charge such tariff at the end of that period.

(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. Passengers, baggage and cargo in direct transit and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall normally be subject to a very simplified control.

## ARTICLE 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,<sup>1</sup> the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970<sup>2</sup> and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.<sup>3</sup>

(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

---

<sup>1</sup> United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177 and vol. 1217, p. 404 (corrigendum to volume 974).

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

### Timetables, Information and Statistics

(1) The designated airline of either Contracting Party shall, not later than 30 days prior to the date of operation of any agreed service file its proposed timetables to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such timetables shall include all relevant information, including the type of aircraft to be used, the frequency of service and the flight schedules.

(2) 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. Such statements shall provide information on the amount of traffic carried by the designated airline on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

## ARTICLE 11

### Conversion and Remittance of Revenue

- (1) The designated airlines of Hong Kong shall have the right to convert and remit to Hong Kong from Singapore on demand local revenues after taxation in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of Singapore shall have the right to convert and remit to Singapore from Hong Kong on demand local revenues after taxation in excess of sums locally disbursed.
- (2) The conversion and remittance of such revenues after taxation 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 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) 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 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:

(d) 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) If and so long as one Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (5) of this Article, the other Contracting Party may, without prejudice to any other remedies it may have, limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default.

(9) 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 amendment to this Agreement (including any amendment which may be required as a result of any multilateral convention which may in future apply to both Contracting Parties) shall be subject to agreement by the Contracting Parties and shall enter into force on a date to be determined in a written exchange between the Contracting Parties, indicating that all necessary procedures have been completed by them.

## ARTICLE 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

### Titles

Titles to the Articles in this Agreement are for convenience of reference only and shall not in any way affect the interpretation of the Articles.

**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 30th day of April 1996.**

For the Government  
of Hong Kong:

GORDON SIU  
Secretary for Economic Services

For the Government  
of the Republic of Singapore:

MAH BOW TAN  
Minister for Communications

## ANNEX

## ROUTE SCHEDULE

*Section 1*

**Routes to be operated by the designated airline or airlines of Hong Kong:**

**Hong Kong—intermediate points—Singapore—points beyond.**

*Notes:*

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of Hong Kong may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at Hong Kong.
3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at Singapore 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 Singapore:**

**Singapore—intermediate points—Hong Kong—points beyond.**

*Notes:*

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of Singapore 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 Singapore.
3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at Hong Kong or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.
4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

## [TRADUCTION — TRANSLATION]

**ACCORD<sup>1</sup> ENTRE LE GOUVERNEMENT DE HONG KONG ET LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR RELATIF AUX SERVICES DE TRANSPORT AÉRIEN**

Le Gouvernement de Hong Kong et le Gouvernement de la République de Singapour,

Désireux de conclure un accord dans le dessein de mettre en place le cadre d'exploitation de services de transport aérien entre Hong Kong et Singapour,

Sont convenus de ce qui suit :

*Article premier*

**DÉFINITIONS**

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

*a)* L'expression « autorités aéronautiques » s'entend, dans le cas de Hong Kong, du Directeur de l'aviation civile et, dans le cas de Singapour, du Ministre des communications ou de la Direction de l'aviation civile, ou, dans les deux cas, de toute personne ou de tout organisme habilité à exercer une des fonctions relevant à ce jour des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

*b)* L'expression « entreprise désignée » s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

*c)* Le terme « région », concernant Hong Kong, s'entend de l'île de Hong Kong, de Kowloon et des nouveaux territoires, et, concernant Singapour, a le sens que donne au terme « territoire » l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944<sup>2</sup>;

*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 » s'entend également de l'Annexe audit Accord et de tout amendement qui y serait apporté ou qui le serait à l'Accord lui-même.

*Article 2*

**DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DE CHICAGO  
APPLICABLES AUX SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX**

Dans la mise en œuvre du présent Accord, les Parties contractantes se confor-  
meront aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale,

<sup>1</sup> Entré en vigueur le 30 avril 1996 par la signature, conformément à l'article 20.

<sup>2</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295. Pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161; vol. 514, p. 209; vol. 740, p. 21; vol. 893, p. 117; vol. 958, p. 217; vol. 1008, p. 213, et vol. 1175, p. 297.

ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris celles de ses annexes, et à 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 DES DROITS

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants en ce qui concerne ses services aériens internationaux :

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

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits énoncés ci-après dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante de l'Annexe du présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après dénommés « les services convenus » et « les routes indiquées ». Lorsqu'elles exploitent un service convenu sur une route indiquée, les entreprises désignées par chaque Partie contractante auront, outre les droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale dans la région de l'autre Partie contractante, aux points de ladite route indiqués dans l'Annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer et de débarquer des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, soit séparément, soit conjointement.

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

4. Tous les droits accordés par une Partie contractante dans le présent Accord seront exercés uniquement et exclusivement au bénéfice des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

5. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques, ou de circonstances particulières et exceptionnelles, une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire habituel, l'autre Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de faciliter la poursuite de l'exploitation dudit service en réorganisant temporairement les routes comme il conviendra.

### *Article 4*

#### DÉSIGNATION DES ENTREPRISES ET AUTORISATIONS D'EXPLOITATION

1. Chaque Partie contractante aura le droit de désigner par écrit à l'autre Partie une ou plusieurs entreprises 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 devra, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans retard les autorisations d'exploitation voulues à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

3. a) Le Gouvernement de Hong Kong aura le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer les conditions qu'il jugera nécessaires pour l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, s'il n'a pas acquis la certitude que le Gouvernement de Singapour ou ses ressortissants détiennent une part importante du capital de l'entreprise et en ont le contrôle effectif;

b) Le Gouvernement de Singapour aura le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer les conditions qu'il jugera nécessaires pour l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, s'il n'a pas acquis la certitude que l'entreprise a été constituée en société et a son établissement principal à Hong Kong.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et à juste titre à l'exploitation des services aériens internationaux.

5. Lorsqu'une entreprise aura été ainsi désignée et autorisée, elle pourra 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 aura 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 encore d'imposer les conditions qu'elle pourra juger nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) i) Dans le cas du Gouvernement de Hong Kong, s'il n'a pas la certitude que le Gouvernement de Singapour ou ses ressortissants détiennent une part importante du capital de l'entreprise et en ont le contrôle effectif;

ii) Dans le cas du Gouvernement de Singapour, s'il n'a pas la certitude que l'entreprise a été constituée en société et a son établissement principal à Hong Kong; ou

b) Dans le cas où l'entreprise en question ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie contractante qui aura accordé ces droits;

c) Si, aux fins de son exploitation, l'entreprise ne conforme pas à d'autres égards aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf s'il faut sur le champ annuler ou suspendre l'autorisation d'exploitation dont il est fait état au paragraphe 1 du présent article, ou imposer les conditions qui y sont prévues pour empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

### *Article 6*

#### PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DES SERVICES CONVENUS

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées dans des conditions d'équité et d'égalité.

2. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante devront, dans l'exploitation des services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services assurés par ces dernières sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties contractantes devront 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 remplissage 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 région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Aux fins du 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 conviendra d'appliquer les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

*a)* Aux besoins du trafic à destination ou en provenance de la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;

*b)* Aux besoins du trafic dans la région desservie par le service convenu, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des entreprises des Etats de la région; et

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

4. Les Parties contractantes détermineront ensemble de temps à autre la capacité à fournir sur les routes indiquées.

### *Article 7*

#### TARIFS

1. Le mot « 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 de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou les lettres de transport établies par ledit agent pour un transport sur des services aériens réguliers.

2. Les tarifs que les entreprises désignées des Parties contractantes appliqueront pour les transports entre Hong Kong et la République de Singapour seront ceux qu'auront agréés les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils seront fixés à des niveaux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation à retenir, y compris les frais d'exploitation des services convenus, l'intérêt des usagers, une marge de bénéfice raisonnable et les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur l'ensemble ou un tronçon de la même route.

3. Les tarifs visés au paragraphe 2 du présent article pourront être fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des Parties contractantes qui en solliciteront l'agrément, éventuellement après consultation préalable d'autres entreprises qui exploitent l'ensemble ou un tronçon de la même route. Toutefois, il ne sera interdit à aucune entreprise désignée de proposer un tarif, ni aux autorités aéronautiques des Parties contractantes de l'agréer, si ladite entreprise n'a pas obtenu l'accord des autres entreprises désignées concernant ledit tarif, ou parce qu'aucune autre entreprise désignée n'exploite la même route. L'expression « même route », dans le présent paragraphe et le paragraphe précédent, s'entend de la route exploitée et non de la route indiquée.

4. Tout tarif proposé pour le transport entre Hong Kong et Singapour sera déposé par l'entreprise ou les entreprises désignées qui en solliciteront l'agrément auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes sous la forme que pourra exiger chacune desdites autorités aux fins d'obtenir les renseignements visés au paragraphe 1 du présent article. Il sera déposé 60 jours au moins (ou dans un délai plus court dont les autorités aéronautiques des Parties contractantes pourront convenir) avant la date prévue de son entrée en vigueur. Le tarif proposé sera réputé déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle ces autorités l'auront reçu.

5. Tout tarif proposé pourra être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante et, à condition qu'il ait été déposé conformément au paragraphe 4 du présent article, sera réputé avoir été agréé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, à moins que, dans les 30 jours suivant la date du dépôt (ou dans un délai plus court si les autorités aéronautiques des Parties contractantes en conviennent ainsi), les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes n'aient notifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie leur refus d'agréer le tarif proposé.

6. En cas de notification d'un refus conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes pourront fixer le tarif d'un commun accord. A cet effet, une Partie contractante pourra, dans les 30 jours suivant la notification du refus, demander que les autorités aéronautiques des Parties contractantes procèdent à des consultations qui auront lieu dans les 30 jours à compter de la date de réception par l'autre Partie contractante de la demande écrite.

7. Si un tarif n'a pas été agréé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante conformément au paragraphe 5 du présent article, et que les autorités aéronautiques des Parties contractantes ont été incapables de se mettre d'accord sur un tarif conformément au paragraphe 6 du présent article, le différend pourra 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 dudit article restera en vigueur jusqu'à ce qu'il soit remplacé par un autre tarif.

9. Sauf si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes en conviennent autrement, et pour la durée dont elles pourraient convenir, la validité d'un tarif ne sera pas prolongée en vertu du paragraphe 8 du présent article :

a) S'il a été fixé jusqu'à une date déterminée, pendant plus de 12 mois après cette date;

b) S'il n'a pas été fixé jusqu'à une date déterminée, pendant plus de 12 mois à partir de la date à laquelle une entreprise désignée d'une Partie contractante déposera un tarif de remplacement auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

10. a) Les tarifs à appliquer par les entreprises désignées de Hong Kong pour le transport entre Singapour et un autre Etat devront être agréés par les autorités aéronautiques de Singapour et, le cas échéant, par celles de l'autre Etat. Les tarifs à appliquer par les entreprises désignées de Singapour pour le transport entre Hong Kong et un autre Etat devront être agréés par les autorités aéronautiques de Hong Kong et, le cas échéant, par celles de l'autre Etat.

b) Tout tarif proposé pour un transport de cette nature sera déposé par l'entreprise désignée d'une Partie contractante qui en sollicitera l'agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante sous la forme que pourront exiger lesdites autorités aux fins d'obtenir les renseignements visés au paragraphe 1 du présent article 90 jours au moins (ou dans un délai plus court dont lesdites autorités pourront convenir) avant la date proposée de son entrée en vigueur. Le tarif proposé sera réputé déposé à la date à laquelle ces autorités aéronautiques l'auront reçu.

c) Tout tarif ainsi proposé pourra être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques de la Partie contractante auprès desquelles il a été déposé, et sera réputé agréé par ces autorités à moins que, dans les 30 jours suivant la date de son dépôt, celles-ci ne fassent tenir à l'entreprise désignée qui sollicite l'agrément une notification écrite signifiant leur refus.

d) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront retirer leur agrément à tout tarif déjà agréé ou réputé agréé par elles moyennant un préavis de 90 jours adressé à l'entreprise désignée qui applique le tarif. L'entreprise en question cessera d'appliquer le tarif à la fin de ce préavis.

11. Nonobstant les dispositions du paragraphe 5 et des alinéas c et d du paragraphe 10 du présent article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne refuseront pas un tarif proposé ni ne retireront leur agrément à un tarif qui aura été déposé auprès d'elles par une entreprise désignée et qui correspond (par exemple par son niveau, par les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration mais pas nécessairement par l'itinéraire utilisé) au tarif appliqué par toute autre entreprise et approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante pour l'exploitation de services comparables entre les mêmes points ou qui est plus élevé ou assorti de conditions plus restrictives que ledit tarif.

*Article 7 (A)***APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS**

1. Les lois et règlements d'une Partie contractante qui régissent l'entrée dans la zone de cette Partie, ou la sortie de ladite zone, des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale, ou l'exploitation et la navigation desdits aéronefs dans les limites de la zone, s'appliqueront aux aéronefs de la ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, lesquels s'y conformeront à leur entrée dans la zone et à leur sortie ou dans les limites de la zone de la première Partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie contractante qui régissent l'entrée dans la zone de cette Partie, ou la sortie de ladite zone, de passagers, d'équipages et de marchandises (y compris le courrier), tels que les règlements concernant l'entrée, le dédouanement, l'immigration, les passeports, les formalités douanières et le régime de quarantaine, seront observés par lesdits passagers, équipages et marchandises (y compris le courrier) de l'entreprise ou des entreprises désignées par l'autre Partie contractante, ou en leur nom, à leur entrée dans la zone et à leur sortie ou dans les limites de la zone de la première Partie contractante.

3. Lorsqu'elle applique à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante les lois et règlements dont il est fait état dans le présent article, une Partie contractante n'accordera pas un traitement plus favorable à sa ou ses propres entreprises.

*Article 7 (B)***NAVIGABILITÉ**

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante seront, pendant la durée de leur validité, reconnus valides par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées, à condition que lesdits certificats ou licences soient délivrés ou validés conformément aux règles qui peuvent être instituées en application de la Convention.

2. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent demander l'ouverture de consultations sur les normes de sécurité adoptées et appliquées par l'autre Partie contractante en ce qui concerne les installations aéronautiques, les équipages et les aéronefs, ainsi que l'exploitation des entreprises désignées. Si, à l'issue de ces consultations, les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes estiment que l'autre Partie contractante n'a pas adopté ni appliqué dans les faits des normes de sécurité conformes à celles qui peuvent être fixées en application de la Convention, elles le notifieront à l'autre Partie contractante et l'informeront des mesures jugées nécessaires pour rendre les normes de sécurité appliquées par l'autre Partie contractante conformes à celles fixées en application de ladite Convention. L'autre Partie contractante fera le nécessaire pour remédier à la situation. Chaque Partie contractante se réserve le droit prévu à l'article 5 de refuser, limiter, suspendre ou révoquer l'autorisation d'exploitation sollicitée par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou de l'assortir de certaines conditions si l'autre Partie contractante ne prend pas les dispositions nécessaires dans un délai raisonnable.

*Article 8***DROITS DE DOUANE**

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées d'une Partie contractante, leur équipement habituel, leurs carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de recharge y compris les moteurs et leurs provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabacs) qui se trouvent à bord desdits aéronefs seront 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 habituels et autres articles demeurent à bord des aéronefs.

2. Les équipements habituels, les carburants, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de recharge y compris les moteurs et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement les articles tels que denrées alimentaires, boissons et tabac), les paquets de billets imprimés, les connaissances aériens, les imprimés portant le logo d'une entreprise désignée d'une Partie contractante et les publicités habituelles distribuées gratuitement par ladite entreprise désignée, qui sont introduits dans la région de l'autre Partie contractante par ladite entreprise ou en son nom, ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise seront 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 équipements habituels et autres articles doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la région de l'autre Partie contractante.

3. Il pourra être exigé que les équipements habituels et autres articles 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. Les équipements habituels et autres articles visés au paragraphe 1 du présent article pourront être déchargés dans la région de l'autre Partie contractante avec l'accord des autorités douanières de ladite Partie. Dans ce cas, ils bénéficieront, 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 effectuée conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette autre Partie contractante pourront cependant exiger que ces équipements habituels et articles soient placés sous leur surveillance jusqu'au moment en question.

5. Les exemptions prévues au présent article seront disponibles en les cas où une entreprise désignée d'une Partie contractante a entamé les arrangements avec une autre entreprise ou des autres entreprises pour l'emprunt ou le transfert dans la région de l'autre Partie contractante des équipements habituels et des autres articles visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que l'autre entreprise ou des autres entreprises jouissent des tels exemptions similaires de l'autre Partie contractante.

6. Les bagages et les marchandises en transit direct par la région d'une Partie contractante seront exemptés des droits de douane, droits d'accise et redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée. Les passagers, bagages et marchandises en transit direct et demeurant dans la zone de transit de l'aéroport feront normalement l'objet d'un contrôle très simplifié.

*Article 9*

## SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a contractée vis-à-vis de l'autre Partie de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Chaque Partie contractante se conformera en particulier aux dispositions concernant la sécurité aérienne de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963<sup>1</sup>, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970<sup>2</sup>, ainsi que de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971<sup>3</sup>.

2. Chaque Partie contractante recevra, sur sa demande, toute l'aide nécessaire de l'autre Partie pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, comme des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conformeront aux dispositions applicables en matière de sécurité aérienne arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui figurent en annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chaque Partie contractante exigera que les exploitants d'aéronefs de son pavillon, dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés dans sa région, se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante est convenue que ces exploitants d'aéronefs pourront être tenus de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne prévues au paragraphe 3 du présent article et qui sont imposées par l'autre Partie contractante à l'entrée ou au séjour dans sa région et au départ de cette région. Chaque Partie contractante veillera à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa région afin de protéger les aéronefs et contrôler 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 étudiera également avec bienveillance toute demande, faite par l'autre Partie contractante, de prendre des mesures de sécurité spéciales et justifiées en cas de menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident conduisant à la capture illicite d'un aéronef civil ou à d'autres actes illicites portant atteinte à la sécurité d'un aéronef, de ses passagers et de son équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

<sup>1</sup> Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

<sup>2</sup> *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

<sup>3</sup> *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

*Article 10***CALENDRIER, INFORMATION ET STATISTIQUES**

1. L'entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante remettra ses projets de calendrier aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante 30 jours au plus tard avant la date d'exploitation d'un service convenu. Ces calendriers comprendront toutes les informations pertinentes, y compris le type d'aéronef à utiliser, la fréquence des rotations et les plans de vol.

2. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci auront raisonnablement besoin. Ces relevés contiendront des renseignements sur le volume du trafic acheminé par l'entreprise désignée sur les services convenus, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

*Article 11***CONVERSION ET TRANSFERT DES RECETTES**

1. Les entreprises désignées de Hong Kong auront le droit de convertir et transférer de Singapour à Hong Kong, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales, après prélèvement de l'impôt. Les entreprises désignées de Singapour auront le droit de convertir et transférer de Hong Kong à Singapour, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales, après prélèvement de l'impôt.

2. Les opérations de conversion et de transfert de ces recettes après prélèvement de l'impôt seront autorisées sans aucune restriction, au taux de change applicable aux transactions au comptant en vigueur au moment où ces recettes seront présentées pour conversion et transfert, et ne seront soumises à aucune commission autre que celles normalement prélevées par les banques pour exécuter ces opérations.

*Article 12***REPRÉSENTATION DES ENTREPRISES ET VENTES**

1. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante auront 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 administratifs, techniques, d'exploitation et autres personnels spécialisés indispensables pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes auront le droit de vendre des prestations de transport aérien dans la région de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire d'agents. Les entreprises désignées de chaque Partie contractante auront le droit de vendre ces prestations, et toute personne aura le droit de les acheter, en monnaie locale ou en toute autre monnaie librement convertible.

*Article 13***REDEVANCES D'USAGE**

1. L'expression « redevances d'usage » s'entend des sommes demandées aux entreprises de transport aérien par les autorités compétentes, ou autorisées par celles-ci, pour l'utilisation des aéroports ou de leurs installations, ou encore des facilités de navigation aérienne, par leurs aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et les marchandises transportées.

2. Aucune Partie contractante n'imposera ni ne permettra que soient imposées aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

3. Chaque Partie contractante encouragera 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 aura lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toute modification proposée des redevances d'usage sera notifiée aux utilisateurs avec un préavis raisonnable afin de leur permettre d'exprimer leur point de vue avant la modification. Chaque Partie contractante encouragera en outre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et lesdits utilisateurs d'échanger les informations qui conviendront concernant ces redevances.

*Article 14***CONSULTATIONS**

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

*Article 15***RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS**

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

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

a) Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désignera un arbitre. Dans les 60 jours suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres désigneront d'un commun accord un

troisième arbitre, ressortissant d'un Etat qui puisse être considéré comme neutre dans le différend et qui agira en qualité de Président du tribunal;

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

3. Sous réserve des dispositions ci-après du présent article, ou à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, le tribunal arbitral déterminera le champ de sa compétence et établira ses propres règles. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence sera réunie dans les 30 jours à compter de la constitution du tribunal afin de déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et les règles à suivre.

4. A moins que les Parties n'en conviennent autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante déposera 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 Partie contractante, ou de sa propre initiative, le tribunal tiendra audience dans les 30 jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

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

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

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

8. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à la décision rendue en vertu du paragraphe 5 du présent article, l'autre Partie contractante pourra, sans préjuger des autres recours dont elle pourra disposer, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou priviléges qu'elle aura accordés à la Partie contractante défaillante en vertu du présent Accord.

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

### *Article 16*

#### AMENDEMENT

Tout amendement au présent Accord (y compris les amendements que pourrait nécessiter la conclusion d'une convention multilatérale qui pourrait s'appliquer à l'avenir aux deux Parties contractantes) est subordonné à l'accord des Parties con-

tractantes et entrera en vigueur à la date qu'elles auront fixée par un échange de notes indiquant que toutes les démarches nécessaires ont été accomplies.

### *Article 17*

#### DÉNONCIATION

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

### *Article 18*

#### ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

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

### *Article 19*

#### INTITULÉS

Les intitulés des articles du présent Accord ne servent qu'à s'y reporter plus commodément et ne modifient en rien l'interprétation desdits articles.

### *Article 20*

#### ENTRÉE EN VIGUEUR

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de sa signature.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment habilités par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

FAIT en double exemplaire à Hong Kong, le 30 avril 1996.

Pour le Gouvernement  
de Hong Kong :

Le Secrétaire aux affaires économiques,

GORDON SIU

Pour le Gouvernement  
de la République de Singapour :

Le Ministre des communications,

MAH BOW TAN

## ANNEXE

### TABLEAU DES ROUTES

#### *Première partie*

Routes à desservir par la ou les entreprises désignées de Hong Kong :

Hong Kong - points intermédiaires - Singapour - points au-delà.

*Notes :*

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus seront déterminés conjointement par les Parties contractantes.
2. La ou les entreprises désignées par Hong Kong pourront lors d'un vol ou de tous les vols omettre de faire escale en tout point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points intermédiaires et les points au-delà, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur point de départ à Hong Kong.
3. Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire ou un point au-delà pour être débarqué à Singapour, ou inversement, sauf si les Parties contractantes en conviennent de temps à autre autrement.
4. Aucun point situé en Chine continentale ne pourra être desservi en tant que point intermédiaire ou point au-delà.

#### *Deuxième partie*

Routes à desservir par la ou les entreprises désignées de Singapour :

Singapour - points intermédiaires - Hong Kong - points au-delà.

*Notes :*

1. Les points à desservir sur les routes indiqués ci-dessus seront déterminés conjointement par les Parties contractantes.
2. La ou les entreprises désignées de Singapour pourront lors d'un vol ou de tous les vols omettre de faire escale en tout point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points intermédiaires et les points au-delà, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur point de départ à Singapour.
3. Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire ou un point au-delà pour être débarqué à Hong Kong, ou inversement, sauf si les Parties contractantes en conviennent de temps à autre autrement.
4. Aucun point situé en Chine continentale ne pourra être desservi en tant que point intermédiaire ou au-delà.