

No. 33907

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

**Agreement for air services (with annex). Signed at Hong
Kong on 28 February 1997**

Authentic texts: English and Japanese.

*Registered by the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
on 30 June 1997.*

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

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à
Hong Kong le 28 février 1997**

Textes authentiques : anglais et japonais.

*Enregistré par le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
le 30 juin 1997.*

AGREEMENT¹ BETWEEN THE GOVERNMENT OF HONG KONG AND THE GOVERNMENT OF JAPAN FOR AIR SERVICES

The Government of Hong Kong and the Government of Japan,

Desiring to conclude an agreement for the purpose of maintaining the existing civil aviation relationship between Hong Kong and Japan and establishing a framework to further promote this relationship,

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:
 - (a) the term “aeronautical authorities” means, in the case of Japan, the Minister of Transport or any person or body authorized to perform any civil aviation functions at present exercisable by the said Minister or similar functions, and, in the case of Hong Kong, the Secretary for Economic Services or the Director of Civil Aviation or any person or body authorized to perform any civil aviation functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
 - (b) the term “designated airline” means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;
 - (c) the term “area” in relation to Japan has the meaning assigned to “territory” in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944² (hereinafter referred to as “the Convention”) and in relation to Hong Kong includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories;
 - (d) the terms “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
 - (e) the term “Annex” means the Annex to this Agreement and any amendments made to the Annex in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement;
 - (f) the term “specified route” means any of the routes specified in the Annex;

¹ Came into force on 18 June 1997 by notification, in accordance with article 19.

² 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.

(g) the term “agreed service” means any air service operated on the specified routes.

2. The Annex forms an integral part of this Agreement, and all reference to the “Agreement” shall include reference to the Annex except where otherwise provided.

ARTICLE 2

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention, including any Annex adopted under Article 90 of the Convention and any amendment made to the Convention or to its Annexes under Articles 90 and 94 thereof which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its designated airlines to establish and operate the agreed services on the specified routes.

ARTICLE 4

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes. The term “right to designate” includes the right to alter designations already made.

2. On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 3 of this Article and of paragraph 1 of Article 8, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorization in accordance with its laws and regulations.

3. An airline designated by one Contracting Party may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that it is qualified to fulfil the conditions prescribed by the laws and regulations normally and reasonably applied by those authorities to the operation of international air services.

4. An airline designated and authorized in accordance with the provisions of paragraphs 1 and 2 of this Article may begin to operate the agreed services, provided that tariffs established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement are in force in respect of those services.

ARTICLE 5

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights to enable the airlines of the other Contracting Party to enjoy the following privileges in respect of their international air services:
 - (a) to fly across the area of the first Contracting Party without landing; and
 - (b) to make stops in the area of the first Contracting Party for non-traffic purposes.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, in addition to the privileges specified in paragraph 1 of this Article the privilege to make stops in the area of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex for the purposes of taking on board and discharging passengers, cargo and mail, separately or in combination.
3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking on at one point in the area of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the area of that other Contracting Party.

ARTICLE 6

The charges which either of the Contracting Parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities under its control shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by any airline of the first Contracting Party, or any other airlines, engaged in international air services.

ARTICLE 7

1. Aircraft engaged in the agreed services operated by the designated airlines of either Contracting Party as well as fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores retained on board such aircraft shall be exempt from customs duties, excise taxes, inspection fees and other similar duties, taxes or charges in the area of the other Contracting Party, even when they are consumed or used on the part of the journey performed over that area.
2. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores taken on board aircraft of the designated airlines of either Contracting Party in the area of the other Contracting Party and used in the agreed services shall, subject to the regulations of the latter Contracting Party, be exempt from customs duties, excise taxes, inspection fees and other similar duties, taxes or charges.

3. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced for the account of the designated airlines of either Contracting Party and stored in the area of the other Contracting Party under customs supervision for the purpose of supplying aircraft of those designated airlines, shall, subject to the regulations of the latter Contracting Party, be exempt from customs duties, excise taxes, inspection fees and other similar duties, taxes or charges.

ARTICLE 8

1. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of Article 4 of this Agreement, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline designated by the other Contracting Party of the privileges specified in paragraph 2 of Article 5 of this Agreement:

- (a) in the case of the Government of Hong Kong, in any case where it is not satisfied that the airline is incorporated and has its principal place of business in Japan;
- (b) in the case of the Government of Japan, in any case where it is not satisfied that the airline is incorporated and has its principal place of business in Hong Kong.

2. Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorization for the exercise of the privileges specified in paragraph 2 of Article 5 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those privileges:

- (a) (i) in the case of the Government of Hong Kong, in any case where it is not satisfied that the airline is incorporated and has its principal place of business in Japan;
- (ii) in the case of the Government of Japan, in any case where it is not satisfied that the airline is incorporated and has its principal place of business in Hong Kong; or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting those rights; or
- (c) if that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

3. Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization mentioned in paragraph 2 of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws and regulations, or for reasons of safety of air navigation, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 9

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.
2. In the operation by the designated airlines of either Contracting Party of the agreed services, the interests of the designated airlines of the other Contracting Party shall be taken into consideration so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for such services.
4. The agreed services provided by a designated airline shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
 - (a) traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;
 - (b) the requirements of through airline operation; and
 - (c) traffic requirements of the region through which the agreed service passes, after taking account of local and regional services.
5. The capacity to be provided by the designated airlines of the Contracting Parties in respect of the agreed services shall be agreed between the aeronautical authorities of both Contracting Parties in accordance with the principles set out in paragraphs 1, 2, 3 and 4 of this Article.

ARTICLE 10

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit and the tariffs of other airlines for any part of the specified route.
2. These tariffs shall be determined in accordance with the following provisions:
 - (a) Agreement on the tariffs should, wherever possible, be reached by the designated airlines by use of an appropriate international rate-fixing mechanism such as the International Air Transport Association. When this is not possible, tariffs in respect of each of the specified

routes and sectors thereof shall, wherever possible, be agreed between the designated airlines concerned. In any case the tariffs shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties in accordance with the procedures applicable in each Contracting Party.

- (b) If the designated airlines concerned cannot agree on the tariffs, or if the aeronautical authorities of either Contracting Party do not approve the tariffs submitted, in accordance with the provisions of paragraph 2(a) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to reach agreement on the appropriate tariffs.
- (c) If the agreement between the aeronautical authorities under the provisions of paragraph 2(b) of this Article cannot be reached, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.
- (d) No new tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it, except under the terms of paragraph 5 of Article 15 of this Agreement. Pending determination of the tariffs in accordance with the provisions of this Article, the tariffs already in force shall prevail.

ARTICLE 11

1. The designated airlines of each Contracting Party shall be permitted in accordance with the applicable laws and regulations of the other Contracting Party within the area of the other Contracting Party to establish and maintain their offices and to engage in activities necessary for the provision of air services.
2. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the applicable laws and regulations of the other Contracting Party, to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, in accordance with the applicable laws and regulations of the other Contracting Party, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.
3. The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled in accordance with the applicable laws and regulations of the other Contracting Party to bring in and maintain at their offices in the area of the other Contracting Party their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.
4. Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to transfer, in accordance with the applicable laws and regulations of the first Contracting Party, in convertible currencies, at the

prevailing rate of exchange in the official market at the time of remittance, the excess of receipts over expenditure earned by those airlines in the area of the first Contracting Party, and to establish and maintain, for the provision of air services, accounts in foreign currency and in convertible domestic currency in accordance with the applicable laws and regulations of the first Contracting Party.

ARTICLE 12

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at the latter's request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services.

ARTICLE 13

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963,¹ the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on 16 December 1970² and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971.³

2. The Contracting Parties shall provide to each other upon request all necessary assistance in accordance with their respective laws and regulations to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, take all possible measures to act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention. Each Contracting Party shall take all possible measures to require that its airlines incorporated and having their principal place of business in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

¹ United Nations, *Treaty Series*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

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

4. Each Contracting Party agrees that such airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively taken within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

ARTICLE 14

1. It is the intention of both Contracting Parties that there should be regular and frequent consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of this Agreement.

2. Each Contracting Party may at any time make a request in writing for consultation between the aeronautical authorities. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date such request is received, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 15

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a person who cannot be regarded as neutral in relation to the dispute by virtue of his or her nationality or residence and shall act as the President of the tribunal.

3. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty days.

If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period of sixty days or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators.

4. If the President considers that he or she is a person who cannot be regarded as neutral in relation to the dispute by virtue of his or her nationality or residence, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground may be requested by either Contracting Party to make the appointment.

5. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

ARTICLE 16

1. Either Contracting Party may at any time request in writing consultation with the other Contracting Party for the purpose of amending this Agreement. Such consultation shall begin within a period of sixty days from the date of receipt of such request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

2. If the amendment relates to the provisions of this Agreement other than those of the Annex, the amendment shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the date of exchange of notes between both Contracting Parties notifying such approval.

3. If the amendment relates only to the Annex, the consultation shall be between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. When these authorities agree on a new or revised Annex, the amendments on the matter shall enter into force after they have been confirmed by exchange of notes between both Contracting Parties.

ARTICLE 17

Either of the Contracting Parties may at any time notify the other in writing of its intention to terminate this Agreement. If such notice is given, this Agreement shall terminate one year after the date of receipt by the other Contracting Party of the notice to terminate, unless by agreement between the Contracting Parties the notice under reference is withdrawn before the expiration of that period.

ARTICLE 18

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

ARTICLE 19

This Agreement shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the date of exchange of notes between both Contracting Parties notifying such approval.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in duplicate, in the Japanese and English languages, both texts being equally authentic, at Hong Kong, this 28th day of February 1997.

For the Government
of Hong Kong:
STEPHEN IP

For the Government
of Japan:
HIDEAKI UEDA

ANNEX

Section I

Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of Japan:

(Points in Japan)	(Intermediate Points)	(Points in Hong Kong)	(Points beyond)
Tokyo	— two intermediate —	Hong Kong	— points
Nagoya	points in Asia		beyond
Osaka			
Fukuoka			
Kagoshima			
Naha			
Sapporo			
Two other points in Japan			

- Note 1: The agreed services operated by the designated airline or airlines of Japan shall begin at a point in the area of Japan, but other points on the specified routes may at the option of each designated airline be omitted on any or all flights.
- Note 2: Subject to Note 3, specific combinations of points on the specified routes to be operated by the designated airline or airlines of Japan shall be jointly determined and confirmed in writing between the Contracting Parties.
- Note 3: The designated airline or airlines of Japan may continue to exercise the traffic rights, between the two intermediate points in Asia and Hong Kong, which were exercised by those airlines immediately before the date of entry into force of this Agreement.
- Note 4: No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

Section II

Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of Hong Kong:

(Points in Hong Kong)	(Intermediate Points)	(Points in Japan)	(Points beyond)
Hong Kong	— two intermediate points in Asia	— Fukuoka Osaka Nagoya Tokyo Sapporo Naha Kagoshima Sendai Hiroshima	— points beyond

- Note 1: The agreed services operated by the designated airline or airlines of Hong Kong shall begin at a point in the area of Hong Kong, but other points on the specified routes may at the option of each designated airline be omitted on any or all flights.
- Note 2: Subject to Note 3, specific combinations of points on the specified routes to be operated by the designated airline or airlines of Hong Kong shall be jointly determined and confirmed in writing between the Contracting Parties.
- Note 3: The designated airline or airlines of Hong Kong may continue to exercise the traffic rights, between the two intermediate points in Asia and Japan, which were exercised by those airlines immediately before the date of entry into force of this Agreement.
- Note 4: No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

としなければならないが、特定路線上の他の地点は、いずれかの又はすべての飛行に当たり各指定航空企業の選択によって省略することができる。

注2 注3の規定に従うことを条件として、香港の一又は二以上の指定航空企業が運営する特定路線上の地点の具体的な組合せについては、両締約政府が共同で決定し、書面により確認する。

注3 香港の一又は二以上の指定航空企業は、中間地点としてのアジア内の二地点と日本国との間において、この協定の効力発生の日の直前に当該指定航空企業が行使していた運輸権を引き続き行使することができる。

注4 中間地点又は以遠の地点として、中国本土における地点に寄航することはできない。

香港内の地点

中間地点

日本国内の地点

香港

中間地点としてのアジア内の二地点

福岡

大阪

名古屋

東京

札幌

那覇

鹿児島

仙台

広島

以遠の地点

以遠の地点

注1 香港の一又は二以上の指定航空企業が運営する協定業務は、香港の協定地域内の一地点をその起点

香港内の地点

香港

以遠の地点

以遠の地点

注1 日本国の一又は二以上の指定航空企業が運営する協定業務は、日本国の協定地域内の一地点をその起点としなければならないが、特定路線上の他の地点は、いずれかの又はすべての飛行に当たり各指定航空企業の選択によって省略することができる。

注2 注3の規定に従うことを条件として、日本国の一又は二以上の指定航空企業が運営する特定路線上の地点の具体的な組合せについては、両締約政府が共同で決定し、書面により確認する。

注3 日本国の一又は二以上の指定航空企業は、中間地点としてのアジア内の二地点と香港との間において、この協定の効力発生の日の直前に当該指定航空企業が行使用していた運輸権を引き続き行使することができる。

注4 中間地点又は以遠の地点として、中国本土における地点に寄航することはできない。

第二部

香港の一又は二以上の指定航空企業が両方向に運営する路線

附属書

第一部

日本国の一又は二以上の指定航空企業が両方向に運営する路線

日本国内の地点

東京

名古屋

大阪

福岡

鹿児島

那覇

札幌

日本国内の他の二地点

中間地点としてのアジア内の二地点

中間地点

第十九条

この協定は、各締約政府によりその法的手続に従って承認されるものとし、その承認を通告する公文が両締約政府の間で交換された日に効力を生ずる。

以上の証拠として、下名は、各自の政府から正当に委任を受けてこの協定に署名した。

千九百九十七年二月二十八日に香港で、ひとしく正文である日本語及び英語により本書二通を作成した。

香港政府のために

葉澍堃

日本国政府のために

上田秀明

2 改正がこの協定（附属書を除く。）の規定について行われる場合には、当該改正は、各締約政府によりその法的手続に従って承認されるものとし、その承認を通告する公文が両締約政府の間で交換された日に効力を生ずる。

3 改正が附属書についてのみ行われる場合には、協議は、両締約政府の航空当局の間で行う。両締約政府の航空当局が新たな又は修正された附属書について合意したときは、改正は、両締約政府の間で公文の交換によって確認された後に効力を生ずる。

第十七条

いずれの一方の締約政府も、他方の締約政府に対し、この協定を終了させる意思をいつでも書面により通告することができる。通告があったときは、この協定は、当該他方の締約政府が通告を受領した日の後一年で終了する。ただし、通告が両締約政府の間の合意により当該一年の期間の満了前に撤回された場合は、この限りでない。

第十八条

この協定及びその改正は、国際民間航空機関に登録する。

3 各締約政府は、紛争の仲裁を要請する公文を一方の締約政府が他方の締約政府から受領した日から六十日の期間内に仲裁人を指名するものとし、第三の仲裁人は、その後の六十日の期間内に合意されるものとする。いずれか一方の締約政府が六十日の期間内に自己の仲裁人を指名しなかった場合又は第三の仲裁人につき所定の期間内に合意が得られなかった場合には、いずれの一方の締約政府も、国際民間航空機関の理事会の議長に対し、これらの仲裁人の任命を要請することができる。

4 国際民間航空機関の理事会の議長が、自らがその国籍又は居所によって紛争に関し中立とはみなされない者であると認める場合には、いずれの一方の締約政府も、同様の理由により不適合であるとはされない同理事会の最も上席の副議長に対し、3に規定する仲裁人の任命を要請することができる。

5 両締約政府は、2の規定に基づいて行われた決定に従う。

第十六条

1 いずれの一方の締約政府も、この協定を改正するため、いつでも書面により他方の締約政府との協議を要請することができる。この協議については、両締約政府が別段の合意をしない限り、要請の受領の日から六十日の期間内に開始する。

第十四条

1 両締約政府の航空当局がこの協定の実施に関するあらゆる事項について緊密な協力を確保するため定期的にかつしばしば協議することは、両締約政府の意図するところである。

2 各締約政府は、いつでも書面により航空当局の間の協議を要請することができる。この協議については、両締約政府が別段の合意をしない限り、要請を受領した日から六十日の期間内に開始する。

第十五条

1 この協定の解釈又は適用に関して両締約政府の間に紛争が生じた場合には、両締約政府は、まず、両締約政府間の交渉による紛争の解決に努める。

2 両締約政府が交渉により紛争を解決することができなかった場合には、紛争は、いずれか一方の締約政府の要請により、各締約政府が指名する各一人の仲裁人とこのようにして選定された二人の仲裁人が合意する第三の仲裁人との三人の仲裁人から成る仲裁裁判所に決定のため付託することができる。第三の仲裁人は、国籍又は居所によって紛争に関し中立とは認められない者であってはならないものとし、当該仲裁人は、仲裁裁判所の長として行動する。

保安規定であつて適用されるものに従つて行動するためにすべての可能な措置をとる。各締約政府は、その協定地域内で設立され、かつ、主たる営業所を有する自己の航空企業及び当該協定地域内の空港の運営者が、当該航空保安規定に従つて行動することを要求するためにすべての可能な措置をとる。

4 各締約政府は、他方の締約政府の協定地域への入域、当該協定地域からの出域又は当該協定地域における滞在について、当該他方の締約政府が実施する3の航空保安規定の遵守を自己の航空企業が要求されることに同意する。各締約政府は、航空機を保護し、旅客、乗組員、機内持込手荷物、手荷物、貨物及び航空機貯蔵品を搭乗又は積込みの前及び搭乗又は積込みの間に検査するため、その協定地域内において適切な措置が効果的にとられることを確保する。各締約政府は、また、特定の脅迫行為に対処するための合理的かつ特別の保安措置を求める他方の締約政府からのいずれの要請に対しても好意的な考慮を払う。

5 民間航空機の不法な奪取若しくはそのおそれ又は民間航空機、旅客、乗組員、空港若しくは航空保安施設の安全に対する他の不法な行為若しくはそのおそれが生じた場合には、両締約政府は、これらの行為又はそのおそれを迅速かつ安全に終結させるための連絡を円滑にすることその他の適当な措置により、相互に援助する。

定航空企業が協定業務において供給する輸送力について検討するために合理的に必要とされる定期的な又はその他の統計表を提供する。統計表には、当該一方の締約政府の指定航空企業が協定業務において運送する貨客の総計を把握するのに必要なすべての情報を含める。

第十三条

1 両締約政府は、不法な妨害行為から民間航空の安全を保護する相互の義務が、この協定の不可分の一部を成すことを再確認する。両締約政府は、特に、千九百六十三年九月十四日に東京で作成された航空機内で行なわれた犯罪その他ある種の行為に関する条約、千九百七十年十二月十六日にヘーグで作成された航空機の不法な奪取の防止に関する条約及び千九百七十一年九月二十三日にモントリオールで作成された民間航空の安全に対する不法な行為の防止に関する条約の航空保安規定に従って行動する。

2 両締約政府は、民間航空機の不法な奪取行為、民間航空機、その旅客及び乗組員、空港並びに航空保安施設の安全に対するその他の不法な行為並びに民間航空の安全に対する他の脅迫行為を防止するため、要請があったときは、それぞれ自己の法令に従い相互にすべての必要な援助を提供する。

3 両締約政府は、相互の関係において、国際民間航空機関により作成されかつ条約の附属書とされた航空

において、直接に又は代理人を通じて航空運送について販売する権利を有する。各締約政府の指定航空企業は、他方の締約政府の関係法令に従い、現地通貨又は自由に交換可能な他の通貨で航空運送について販売する権利を有するものとし、いかなる者も当該航空運送について自由に購入することができるものとする。

3 各締約政府の指定航空企業は、他方の締約政府の関係法令に従い、当該他方の締約政府の協定地域内にある事務所に管理職員、技術職員、運航職員その他航空業務の提供に必要な専門職員を派遣し及び置くことができる。

4 各締約政府は、自己の関係法令に従い、その協定地域内において他方の締約政府の指定航空企業が得た収入のうち支出を超える部分を交換可能な通貨で送金の時の公の市場における為替換算率により送金する権利並びに航空業務の提供のため外国通貨建ての及び交換可能な現地通貨建ての勘定を開設し及び維持する権利を当該他方の締約政府の指定航空企業に対し与える。

第十二条

一方の締約政府の航空当局は、他方の締約政府の航空当局に対し、要請により、当該一方の締約政府の指

- (b) 関係指定航空企業が運賃に関して(a)の合意をすることができなかった場合又はいずれか一方の締約政府の航空当局が提出された運賃について(a)の認可をしなかった場合には、両締約政府の航空当局は、適当な運賃について合意するよう努める。
- (c) 航空当局の間で(b)の合意をすることができなかった場合には、紛争は、第十五条の規定に従って解決する。
- (d) 新たな運賃は、いずれか一方の締約政府の航空当局が当該運賃について満足しない場合には、第十五条5の規定が適用される場合を除くほか、実施してはならない。この条の規定に従い運賃が定められるまでの間は、既に実施されている運賃が適用される。

第十一条

- 1 各締約政府の指定航空企業は、他方の締約政府の関係法令に従い、当該他方の締約政府の協定地域内において、事務所を設置し及び維持すること並びに航空業務を提供するために必要な活動に従事することを認められるものとする。
- 2 各締約政府の指定航空企業は、他方の締約政府の関係法令に従い、当該他方の締約政府の協定地域内に

- (a) 航空企業を指定した締約政府の協定地域への及び当該締約政府の協定地域からの運輸需要
 - (b) 直通航空路運営の要求
 - (c) 協定業務が經由する地域の地方的及び地域の業務を考慮した上での当該地域の運輸需要
- 5 両締約政府の指定航空企業が提供する協定業務に係る輸送力については、1から4までに定める原則に従い、両締約政府の航空当局の間で合意する。

第十条

- 1 いずれの協定業務に対する運賃も、運営の経費、合理的な利潤、当該特定路線のいずれかの区間について適用される他の航空企業の運賃その他すべての関係要素を十分に考慮して、合理的な水準に定める。
- 2 1の運賃は、次の規定に従って決定する。
 - (a) 運賃に関する合意は、可能なときは、指定航空企業が国際航空運送協会のような適当な国際的運賃決定機関を使用することにより行うべきである。それが不可能なときは、各特定路線及びその各区間について適用される運賃は、可能な限り、関係指定航空企業の間で合意する。運賃は、いかなる場合にも、認可を受けるため両締約政府の航空当局に対し各締約政府の関係手続に従って提出される。

第九条

- 1 両締約政府の指定航空企業は、特定路線において協定業務を運営する公平かつ均等な機会を有する。
- 2 一方の締約政府の指定航空企業による協定業務の運営に当たっては、他方の締約政府の指定航空企業が同一路線の全部又は一部において提供する業務に不当な影響を及ぼさないように、当該他方の締約政府の指定航空企業の利益が考慮されるものとする。
- 3 両締約政府の指定航空企業が提供する協定業務は、公衆の協定業務に対する要求に密接な関連を有するものでなければならない。
- 4 指定航空企業が提供する協定業務は、当該航空企業を指定した締約政府の協定地域から発し又は当該締約政府の協定地域へ向かう旅客、貨物及び郵便物の運送に対するその時期の需要及び合理的に予測されるその後の需要に適合する輸送力を合理的な利用率で供給することを第一の目的とする。特定路線上の地点であつて当該航空企業を指定した締約政府の協定地域内の地点以外のものにおいて積み込みかつ積み卸す旅客、貨物及び郵便物の運送については、輸送力が次の事項に関連を有するものでなければならないという一般原則に従つて行う。

立証されない場合

2 各締約政府は、次のいずれかの場合には、他方の締約政府が指定した航空企業による第五条2に定める特権の行使のための運営許可を取り消し若しくは停止する権利又は当該特権の行使につき必要と認める条件を付する権利を有する。

(a) (i) 香港政府については、当該航空企業が日本国において設立され、かつ、主たる営業所を有することが立証されない場合

(ii) 日本国政府については、当該航空企業が香港において設立され、かつ、主たる営業所を有することが立証されない場合

(b) 当該航空企業が、権利を許与する締約政府の法令を遵守しなかった場合

(c) 当該航空企業が、この協定に定める条件に従った運営をしなかった場合

3 2の権利は、直ちに2の運営許可を取り消し若しくは停止し又は直ちに2の条件を付することが法令に重ねて違反することを防止するため又は航行の安全上の理由により必要である場合を除くほか、他方の締約政府と協議した後でなければ行使することができない。

定業務において使用される燃料、潤滑油、予備部品、正規の装備品及び航空機貯蔵品は、当該他方の締約政府の規制に従うことを条件として、関税、消費税及び検査手数料並びにこれらに類する租税その他の課徴金を免除される。

3 一方の締約政府の指定航空企業のために持ち込まれ、かつ、当該指定航空企業の航空機の用に供するため他方の締約政府の協定地域内において税関当局の監視の下に保管される燃料、潤滑油、予備部品、正規の装備品及び航空機貯蔵品は、当該他方の締約政府の規制に従うことを条件として、関税、消費税及び検査手数料並びにこれらに類する租税その他の課徴金を免除される。

第八条

1 各締約政府は、次の場合には、第四条2の運営許可を与えることを拒否し又は他方の締約政府が指定した航空企業による第五条2に定める特権の行使につき必要と認める条件を付する権利を有する。

(a) 香港政府については、当該航空企業が日本国において設立され、かつ、主たる営業所を有することが立証されない場合

(b) 日本国政府については、当該航空企業が香港において設立され、かつ、主たる営業所を有することが

地点に向けて運送される旅客、貨物又は郵便物をその協定地域内の一地点において積み込む特権を与えるものとみなしてはならない。

第六条

一方の締約政府がその管理の下にある空港その他の施設の使用につき他方の締約政府の指定航空企業に対して課し又は課することを認める料金は、当該一方の締約政府の航空企業又は他の航空企業であつて国際航空業務に従事するものが当該空港その他の施設の使用について支払う料金よりも高額のものであってはならない。

第七条

1 一方の締約政府の指定航空企業が運営する協定業務に従事する航空機並びに当該航空機に積載されている燃料、潤滑油、予備部品、正規の装備品及び航空機貯蔵品は、他方の締約政府の協定地域の上空の飛行中に消費され又は使用される場合を含め、当該協定地域内において関税、消費税及び検査手数料並びにこれらに類する租税その他の課徴金を免除される。

2 一方の締約政府の指定航空企業の航空機に他方の締約政府の協定地域内において積み込まれ、かつ、協

するときは、立証するものとする。

4 1及び2の規定に従って指定され、かつ、許可を与えられた航空企業は、第十条の規定に従って決定される運賃が協定業務に関して実施されていることを条件として、その協定業務の運営を開始することができる。

第五条

1 各締約政府は、その航空企業が国際航空業務に関して次の特権を享有するための権利を他方の締約政府によって許与される。

(a) 他方の締約政府の協定地域を無着陸で横断飛行する特権

(b) 他方の締約政府の協定地域に運輸以外の目的で着陸する特権

2 各締約政府の指定航空企業は、この協定の規定に従うことを条件として、特定路線における協定業務を運営する間、1に定める特権に加えて、旅客、貨物及び郵便物を個別に又は混載で積み込み及び積み卸すため、附属書に定める当該特定路線上の他方の締約政府の協定地域内の地点に着陸する特権を享有する。

3 2の規定は、一方の締約政府の航空企業に対し、有償又は貸切りで他方の締約政府の協定地域内の別の

用されるものについて、当該規定が国際航空業務に適用される限度において当該規定に従って行動する。

第三条

各締約政府は、他方の締約政府の指定航空企業が特定路線において協定業務を開設しかつ運営することができるようにするため、当該他方の締約政府に対しこの協定に定める権利を許与する。

第四条

1 各締約政府は、他方の締約政府に対し、特定路線における協定業務の運営のため、一又は二以上の航空企業を文書により指定する権利を有する。「指定する権利」には、既に行った指定を変更する権利が含まれる。

2 他方の締約政府は、指定の通告書を受領したときは、3及び第八条1の規定が適用される場合を除くほか、指定された一又は二以上の航空企業に対し、自己の法令に従い適当な運営許可を遅滞なく与えなければならぬ。

3 一方の締約政府が指定する航空企業は、他方の締約政府の航空当局により国際航空業務の運営に通常かつ合理的に適用される法令で定める要件を満たすものである旨を、当該他方の締約政府の航空当局が要求

(c) 「協定地域」とは、日本国に関しては千九百四十四年十二月七日にシカゴで署名のために開放された国際民間航空条約（以下「条約」という。）第二条で定める「領域」の意味を有し、香港に関しては香港島、九龍及び新界をいう。

(d) 「航空業務」、「国際航空業務」、「航空企業」及び「運輸以外の目的での着陸」という語は、それぞれ、条約第九十六条で定める意味を有する。

(e) 「附属書」とは、この協定の附属書（第十六条の規定に従って改正されたものを含む。）をいう。

(f) 「特定路線」とは、附属書に定める路線をいう。

(g) 「協定業務」とは、特定路線において運営される航空業務をいう。

2 附属書は、この協定の不可分の一部を成すものとし、「協定」というときは、別段の定めがある場合を除くほか、附属書を含むものとする。

第二条

締約政府は、この協定の実施に当たっては、条約第九十条の規定に従って採択された附属書並びに条約第九十条及び第九十四条の規定に従って改正された条約又は附属書を含む条約の規定であって両締約政府に適

[JAPANESE TEXT — TEXTE JAPONAIS]

航空業務に関する香港政府と日本国政府との間の協定

香港政府及び日本国政府は、

香港と日本国との間に既に存在する民間航空に関する関係を維持すること及びこの関係を更に推進するための枠組みを設定することを目的として協定を締結することを希望して、

次のとおり協定した。

第一条

1 この協定の適用上、文脈により別に解釈される場合を除くほか、

- (a) 「航空当局」とは、日本国にあっては運輸大臣又は同大臣が現在遂行し得る民間航空に関する任務若しくはこれに類する任務を遂行する権限を与えられる人若しくは機関をいい、香港にあっては経済長官若しくは民間航空局長又は同長官若しくは同局長が現在遂行し得る民間航空に関する任務若しくはこれに類する任務を遂行する権限を与えられる人若しくは機関をいう。
- (b) 「指定航空企業」とは、第四条の規定に従い指定され、かつ、許可を与えられた航空企業をいう。

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE HONG KONG ET
LE GOUVERNEMENT DU JAPON RELATIF AUX SERVICES
AÉRIENS

Le Gouvernement de Hong Kong et le Gouvernement du Japon;

Désireux de conclure un accord afin de consolider les relations existantes en matière d'aviation civile entre Hong Kong et le Japon et de mettre en place un cadre pour renforcer ces relations;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

1. Pour l'application du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas du Japon, le Ministre du Transport ou toute personne habilitée à exercer les fonctions qui relèvent dudit Ministre ou des fonctions similaires, et, dans le cas de Hong Kong, le Secrétaire aux Services économiques ou le Directeur de l'Aviation civile ou toute personne ou tout organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) L'expression « entreprise aérienne désignée » désigne une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'article 4 du présent Accord;

c) Le terme « zone », en ce qui concerne le Japon, a la signification attribuée au terme « territoire » dans l'Article 2 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944² (ci-après dénommée « la Convention ») et, en ce qui concerne Hong Kong, désigne l'Île de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux Territoires;

d) Les expressions « service aérien », « service aérien international », « entreprise de transport aérien » et « escale non commerciale » ont le sens que leur attribue l'Article 96 de ladite Convention;

e) Le terme « Annexe » désigne l'Annexe au présent Accord et tout amendement apporté à l'Annexe, conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Accord;

f) L'expression « route indiquée » désigne une quelconque des routes indiquées dans l'Annexe;

g) L'expression « services agréés » désigne tous services aériens exploités sur les routes indiquées.

¹ Entré en vigueur le 18 juin 1997 par notification, conformément à l'article 19.

² 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.

2. L'Annexe forme partie intégrante du présent Accord et toute référence à l'« Accord » contient des références à l'Annexe sauf précision contraire.

Article 2

Dans la mise en œuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention, y compris à toute annexe adoptée aux termes de l'Article 90 de la Convention et à tout amendement apporté à la Convention ou à ses Annexes aux termes des Articles 90 et 94 de ladite Convention, qui s'appliquent aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord pour permettre à ses entreprises de transport aérien désignées d'établir et d'exploiter les services agréés sur les routes indiquées.

Article 4

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins d'exploiter les services agréés sur les routes indiquées. L'expression « a le droit de désigner » inclut le droit de modifier les désignations déjà faites.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 du présent article et du paragraphe 1 de l'article 8, accorder sans retard à l'entreprise ou aux entreprises désignée(s) les autorisations d'exploitation voulues, conformément à sa législation et à sa réglementation.

3. Une entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante peut être amenée à prouver aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante qu'elle remplit les conditions nécessaires prescrites par la législation et la réglementation normalement et raisonnablement appliqués par lesdites autorités pour exploiter des services aériens internationaux.

4. Une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément aux dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, peut commencer à exploiter les services agréés, à condition que les tarifs établis conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord soient en vigueur en ce qui concerne lesdits services.

Article 5

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante le droit de mettre les entreprises de transport aérien de l'autre Partie contractante en mesure de profiter des privilèges suivants en ce qui concerne leurs services aériens internationaux :

a) Le droit de survoler la zone de la première Partie contractante sans y atterrir; et

b) Le droit de faire escale dans la zone de la première Partie contractante à des fins non commerciales.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit, pendant l'exploitation des services agréés sur une route indiquée, en plus des privilèges spécifiés au

paragraphe 1 du présent article, de faire des escales dans la zone de l'autre Partie contractante aux points spécifiés pour cette route dans l'Annexe, pour embarquer ou débarquer des passagers, du fret et du courrier, séparément ou conjointement.

3. Aucune des dispositions du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer aux entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer en un point de la zone de l'autre Partie contractante des passagers et du fret, ou du courrier, acheminés moyennant contrat de location ou rémunération, à destination d'un autre point de la zone de cette autre Partie contractante.

Article 6

Les redevances qu'une Partie contractante peut imposer ou autoriser à imposer aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante pour l'utilisation des aéroports et des autres facilités dont elle assume le contrôle ne sont pas plus élevées que celles payées pour l'utilisation desdits aéroports et facilités par une entreprise de transport aérien de la première Partie contractante ou d'autres entreprises de transport aérien exploitant des services aériens internationaux.

Article 7

1. Les aéronefs utilisés pour les services agréés et exploités par les entreprises de transport aérien désignées de l'une ou l'autre Partie contractante, ainsi que le carburant, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement ordinaire et les approvisionnements conservés à bord des aéronefs sont exonérés des droits de douane, droits d'accise, frais d'inspection et autres charges similaires, impôts ou redevances, dans la zone de l'autre Partie contractante, même lorsque lesdits articles sont consommés ou utilisés sur la partie du voyage accomplie au-dessus de ladite zone.

2. Le carburant, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement ordinaire et les approvisionnements conservés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées d'une des Parties contractantes dans la zone de l'autre Partie contractante et utilisés pour les services agréés, sont, sous réserve de la réglementation de la deuxième Partie contractante, exonérés des droits de douane, droits d'accise, frais d'inspection et autres droits, impôts ou redevances similaires.

3. Le carburant, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement ordinaire et les approvisionnements de bord introduits pour le compte des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes et entreposés dans la zone de l'autre Partie contractante sous la surveillance des douanes et destinés à approvisionner l'aéronef de ces entreprises de transport aérien désignées sont, sous réserve de la réglementation de la deuxième Partie contractante, exonérés des droits de douane, droits d'accise, frais d'inspection et autres droits, impôts ou redevances similaires.

Article 8

1. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 2 de l'article 4 du présent Accord ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante des privilèges spécifiés au paragraphe 2 de l'article 5 du présent Accord :

a) Dans le cas du Gouvernement de Hong Kong, s'il n'a pas la preuve que la ligne aérienne est bien immatriculée au Japon et qu'elle y a son siège principal d'activités;

b) Dans le cas du Gouvernement japonais, s'il n'est pas convaincu que la ligne aérienne est bien immatriculée à Hong Kong et qu'elle y a son siège principal d'activités.

2. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer ou de suspendre une autorisation d'exploitation pour l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 5 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) i) Dans le cas du Gouvernement de Hong Kong, s'il n'a pas la preuve que la ligne aérienne est bien immatriculée au Japon et qu'elle y a son siège principal d'activités;

ii) Dans le cas du Gouvernement japonais, s'il n'est pas convaincu que la ligne aérienne est bien immatriculée à Hong Kong et qu'elle y a son siège principal d'activités; ou

b) Si l'entreprise manque à se conformer aux lois et règlements de la Partie contractante qui aura accordé ces droits; ou

c) Si cette entreprise de transport aérien manque à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

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

Article 9

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

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

3. Les services agréés fournis par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport.

4. Les services agréés fournis par une entreprise de transport aérien désignée ont comme but principal de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande normalement prévisible de transport de passagers et de fret, y compris le courrier, en provenance ou à destination de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien. Pour le transport des passagers et du fret, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la zone de celle qui a désigné l'entre-

prise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

- a) Aux exigences du trafic à destination et en provenance de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise;
- b) Aux exigences de l'exploitation des services long courrier; et
- c) Aux besoins du trafic de la zone desservie par les services agréés, compte tenu des autres services aériens locaux et régionaux.

5. La capacité devant être fournie par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes en ce qui concerne les services agréés est déterminée entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, conformément aux principes exposés aux paragraphes 1, 2, 3 et 4 du présent article.

Article 10

1. Les tarifs applicables à tous les services agréés sont fixés à des niveaux raisonnables qui tiennent compte de tous les facteurs pertinents, y compris les charges d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres transporteurs aériens sur toute ou partie de la route indiquée.

2. Lesdits tarifs sont fixés conformément aux dispositions suivantes :

a) Les accords relatifs aux tarifs doivent, autant que possible, être fondés sur le mécanisme de fixation des tarifs établi par l'Association de transport aérien international. Si c'est impossible, les tarifs concernant chacune des routes et tronçons de route indiqués sont arrêtés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées concernées. En tout état de cause, les tarifs sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes conformément aux procédures applicables dans chacune d'elles.

b) Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent convenir de tarifs, ou si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes n'approuvent pas les tarifs soumis, conformément aux dispositions du paragraphe 2, a du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de parvenir à un accord sur les tarifs appropriés.

c) Si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à un accord conformément aux dispositions du paragraphe 2, b du présent article, le différend est réglé, conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord.

d) Aucun nouveau tarif n'entre en vigueur s'il n'est pas approuvé par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes, sauf dans le cadre des conditions visées au paragraphe 5 de l'article 15 du présent Accord. Les tarifs en vigueur continuent d'être appliqués jusqu'à la fixation de nouveaux tarifs, conformément aux dispositions du présent article.

Article 11

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit, conformément à la législation et réglementation applicables de l'autre Partie contractante d'ouvrir des bureaux et d'entreprendre les activités nécessaires à la fourniture des services aériens dans la zone de cette autre Partie contractante.

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit, conformément à la législation et réglementation applicables de l'autre Partie contractante, de vendre des titres de transport aérien dans la zone de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire d'agents. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre et toute personne a le droit d'acheter, conformément à la législation et réglementation de l'autre Partie contractante, ces titres de transport en monnaie locale ou dans toute autre devise librement convertible.

3. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante ont le droit, conformément à la législation et à la réglementation de l'autre Partie contractante, d'introduire et de maintenir dans la zone de l'autre Partie contractante leurs cadres de direction, agents techniques, personnel d'exploitation et autres spécialistes indispensables à la fourniture des services aériens.

4. Chaque Partie contractante accorde aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer, conformément à la législation et à la réglementation applicables de la première Partie contractante, en devises convertibles, au taux de change prévalant sur le marché officiel au moment de l'opération, l'excédent des recettes sur les dépenses enregistré par lesdites entreprises de transport aérien dans la zone de la première Partie contractante et d'ouvrir et de gérer, pour la fourniture des services aériens, des comptes en devises étrangères et en monnaie locale convertible, conformément à la législation et à la réglementation applicables de la première Partie contractante.

Article 12

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de ces dernières, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci ont raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte, sur les services agréés, par les entreprises de transport aérien désignées de la première Partie contractante. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus pour permettre de déterminer le volume du trafic acheminé par lesdites entreprises de transport aérien dans le cadre des services agréés.

Article 13

1. Les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sécurité de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Chacune des Parties contractantes agit, conformément aux dispositions sur la sécurité de l'aviation de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963¹, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16 décembre 1970², et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971³.

2. Les Parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicites d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers

¹ Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 704, p. 219.

² *Ibid.* vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention. Chaque Partie contractante exige des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés sur son propre registre, et qui ont le lieu principal de leurs activités dans sa zone et des exploitants des aéroports de sa zone, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sécurité de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de se conformer aux dispositions sur la sécurité de l'aviation visées au paragraphe 3 du présent article, que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée dans la zone, la sortie de la zone ou le séjour dans la zone de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que les mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, le fret, et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sécurité raisonnable soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sans danger à cet incident ou à cette menace d'incident.

Article 14

1. Les deux Parties contractantes ont l'intention de tenir régulièrement et fréquemment des consultations entre leurs autorités aéronautiques pour assurer une étroite collaboration sur toutes les questions ayant une incidence sur la mise en œuvre du présent Accord.

2. Chaque Partie contractante peut à tout moment demander par écrit des consultations entre les autorités aéronautiques. Ces consultations doivent s'engager dans les 60 jours qui suivent la date de réception de ladite demande, sauf convention contraire entre les Parties contractantes.

Article 15

1. Si un différend surgit entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de le régler par négociations entre elles.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent soumettre le différend, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, pour décision, à un tribunal composé de trois arbitres, un qui doit être nommé par chaque Partie contractante, et le troisième désigné d'un commun accord par les deux arbitres déjà choisis, à condition que ce troisième arbitre ne soit pas une personne qui ne puisse être considérée comme neutre par rapport au différend, en

vertu de sa nationalité ou de sa résidence; ce dernier arbitre joue le rôle de Président du tribunal.

3. Chaque Partie contractante désigne un arbitre dans les soixante jours à compter de la date de réception par l'une des Parties contractantes de la notification demandant un arbitrage envoyée par l'autre, et le troisième arbitre doit être désigné dans un nouveau délai de soixante jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son propre arbitre dans le délai de soixante jours ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai indiqué, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut être prié par l'une ou l'autre Partie contractante de nommer un arbitre ou des arbitres.

4. Si le Président estime qu'il est ou qu'elle est une personne qui ne peut être considérée comme neutre par rapport au différend du fait de sa nationalité ou de sa résidence, le Vice-Président le plus ancien qui n'est pas disqualifié pour ce motif peut être prié par l'une ou l'autre Partie contractante de procéder à la nomination.

5. Les Parties contractantes se conforment à toute décision prise aux termes du paragraphe 2 du présent article.

Article 16

1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander par écrit des consultations avec l'autre Partie contractante pour amender le présent Accord. Ces consultations commencent dans les soixante jours qui suivent la date de réception de ladite demande, sauf convention contraire entre les Parties contractantes.

2. Si l'amendement est lié aux dispositions du présent Accord autres que celles de l'Annexe, ledit amendement est approuvé par chaque Partie contractante, conformément à ses procédures constitutionnelles, et entre en vigueur à la date de l'échange des notes entre les Parties contractantes indiquant cette approbation.

3. Si l'amendement ne concerne que l'Annexe, les consultations se tiennent entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Lorsque lesdites autorités conviennent d'une nouvelle Annexe ou de révisions à l'Annexe, lesdits amendements entrent en vigueur après leur confirmation par échange de notes entre les Parties contractantes.

Article 17

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment informer l'autre par écrit de son intention de mettre fin au présent Accord. Si tel est le cas, le présent Accord cesse d'être valide un an après la date de réception par l'autre Partie contractante de la notification de résiliation sauf, si après accord entre les Parties contractantes, la notification en question est retirée avant l'expiration de ladite période.

Article 18

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

Article 19

Le présent Accord est approuvé par chaque Partie contractante conformément à ses procédures constitutionnelles et entre en vigueur à la date de l'échange des notes d'approbation entre les Parties contractantes.

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

FAIT en double exemplaire en langues anglaise et japonaise, les deux textes faisant également foi, à Hong Kong le 28 février 1997.

Pour le Gouvernement
de Hong Kong :
STEPHEN IP

Pour le Gouvernement
du Japon :
HIDEAKI UEDA

ANNEXE

Section I

Routes à exploiter dans les deux directions par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Japon :

<i>Points au Japon</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points à Hong Kong</i>	<i>Points au-delà</i>
Tokyo Nagoya Osaka Fukuoka Kagoshima Naha Sapporo Deux autres points au Japon	Deux points intermédiaires en Asie	Hong Kong	Points au-delà

Note 1 : Les services agréés assurés par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Japon commencent à un point situé au Japon, mais les autres points sur les routes indiquées peuvent au choix de chaque entreprise désignée être omis sur l'un quelconque ou tous les vols.

Note 2 : Sous réserve de la Note 3, des combinaisons spécifiques de points sur les routes indiquées à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Japon sont déterminées conjointement et confirmées par écrit entre les Parties contractantes.

Note 3 : La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Japon peuvent continuer d'exercer leurs droits de trafic entre les deux points intermédiaires en Asie et Hong Kong, qui étaient exercés par les entreprises en question immédiatement avant la date de l'entrée en vigueur du présent Accord.

Note 4 : Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

Section II

Routes à exploiter dans les deux directions par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de Hong Kong :

<i>Points à Hong Kong</i>	<i>Points intermédiaires</i>	<i>Points au Japon</i>	<i>Points au-delà</i>
Hong Kong	Deux points intermédiaires en Asie	Fukuoka Osaka Nagoya Tokyo Sapporo Naha Kagoshima Sendai Hiroshima	Points au-delà

Note 1 : Les services agréés assurés par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de Hong Kong commencent à un point situé dans la zone de Hong Kong, mais les autres points sur les routes indiquées peuvent au choix de chaque entreprise désignée être omis sur l'un quelconque ou tous les vols.

Note 2 : Sous réserve de la Note 3, des combinaisons spécifiques de points sur les routes indiquées à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de Hong Kong sont déterminées conjointement et confirmées par écrit entre les Parties contractantes.

Note 3 : La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de Hong Kong peuvent continuer d'exercer leurs droits de trafic entre les deux points intermédiaires en Asie et au Japon, qui étaient exercés par les entreprises en question immédiatement avant la date de l'entrée en vigueur du présent Accord.

Note 4 : Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

