

No. 33906

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

**Agreement concerning air services (with annex). Signed at
Hong Kong on 7 April 1996**

Authentic text: English.

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

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

et
ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

**Accord relatif aux services aériens (avec annexe). Signé à
Hong Kong le 7 avril 1996**

Texte authentique : anglais.

*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 THE UNITED STATES OF AMERICA
CONCERNING AIR SERVICES

The Government of Hong Kong and the Government of the United States of America (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

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

Have agreed as follows:

ARTICLE I

Definitions

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

- (a) the term "aeronautical authorities" means in the case of Hong Kong, the Director of Civil Aviation, and in the case of the United States, the Department of Transportation, or, in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- (b) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;
- (c) the term "area" in relation to Hong Kong includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to the United States means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of the United States, and the territorial waters adjacent thereto;
- (d) the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo;
- (e) the term "international air service" means an air service which passes through the airspace over the territory of more than one state;
- (f) the term "airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service;
- (g) the term "stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than the taking on or discharging of passengers, cargo or mail;

¹ Came into force on 7 April 1996 by signature, in accordance with article 21.

- (i) the term "user charge" means a charge imposed by a competent charging authority on airlines for airport or air navigation property or facilities, including related services and facilities;
- (j) the term "tariff" means one or more of the following:
 - (1) the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;
 - (2) the rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services; and
 - (3) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attaching to it;
- (k) the term "this Agreement" means this Agreement, its Annex and any amendments thereto.

ARTICLE 2

Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944,¹ including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

ARTICLE 3

Grant of Rights

- (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:
 - (a) the right to fly across its area without landing;
 - (b) the right to make stops in its area for non-traffic purposes.
- (2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called

¹ 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.

"the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route, the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area of the other Contracting Party.

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

ARTICLE 4

Designation of and Authorization of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter such designations.

(2) On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorizations.

(3) (a) The Government of Hong Kong shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the United States or its nationals.

(b) The Government of the United States shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Hong Kong.

(4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is

qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by such authorities. Appropriate operating authorizations shall be granted to such airlines with minimum delay.

(5) When an airline has been so designated and authorized it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 5

Application of Laws and Regulations

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

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

ARTICLE 6

Revocation or Suspension of Operating Authorization

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

- (a) (i) in the case of the Government of Hong Kong, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the United States or its nationals;
- (ii) in the case of the Government of the United States, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Hong Kong; or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or

(c) if the other Contracting Party is not maintaining and administering safety standards as set forth in Article 7 (Recognition of Certificates and Licenses).

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorization mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of subparagraphs (1)(b) or (1)(c), such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

(3) This Article does not limit the rights of either Contracting Party to suspend, limit or condition air transportation in accordance with the provisions of Article 12 (Aviation Security).

ARTICLE 7

Recognition of Certificates and Licences

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency, and licences, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the specified routes provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to, and in conformity with, the standards established under the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 (hereinafter referred to as the "Convention").

(2) The Government of the United States reserves the right, however, to refuse to recognize as valid for the purposes of flights above its own area, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by non-U.S. authorities.

(3) Each Contracting Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party relating to aeronautical facilities, aircrew, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards which may be established pursuant to the Convention and which are applicable to them or on their behalf, the other Contracting Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards; and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Each Contracting Party reserves the right to withhold, revoke or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Contracting Party in the event the other Contracting Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

ARTICLE 8

Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of each Contracting Party to compete with the designated airlines of the other Contracting Party.

(2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on all or part of the same routes. In particular, when a designated airline of one Contracting Party proposes to inaugurate services between a point in the area of that Contracting Party and a point in the area of the other Contracting Party already served by a designated airline or airlines of the other Contracting Party, the incumbent airline or airlines shall each refrain from increasing the frequency of their services to the extent and for the time necessary to ensure the airline inaugurating service may fairly exercise its rights under paragraph (1) of this Article. Such obligation to refrain from increasing frequency shall not last longer than two years or beyond the point when the inaugurating airline matches the frequencies of any incumbent airline, whichever occurs first, and shall not apply if the services to be inaugurated are limited as to their capacity by the license or certificate granted by the designating Contracting Party.

(3) Services provided by a designated airline under this Agreement shall retain as their primary objective the provision of capacity adequate to the traffic demands between the area of the Contracting Party which has designated the airline and the country of ultimate destination of the traffic. The right to embark or disembark on such services international traffic destined for or coming from third countries at a point or points on the routes specified in this Agreement shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development of international air transport to which both Contracting Parties subscribe and shall be subject to the general principle that capacity should be related to:

- (a) traffic requirements between the area of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;
- (b) the requirements of through airline operation; and
- (c) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

(4) The Contracting Parties recognize that airline actions leading to excess capacity or the underprovision of capacity can both run counter to the interests of the travelling public. If one Contracting Party believes that the operations of a designated airline or airlines of the other Contracting Party have been inconsistent with the principles set forth in this Article, it may request consultations pursuant to Article 16 (Consultations) for the purpose of

reviewing the operations in question to determine whether they are in conformity with these principles. In such consultations there shall be taken into consideration the operations of all airlines serving the market in question and designated by the Contracting Party whose airline or airlines are under review. If the Contracting Parties conclude that the operations under review are not in conformity with the provisions set forth in this Article, they may decide upon appropriate corrective or remedial measures, except that, where frequency or capacity limitations are already provided for a route specified in the Annex, the Contracting Parties may not vary those limitations or impose additional limitations except by mutual agreement.

(5) Neither Contracting Party shall unilaterally restrict the operations of the designated airlines of the other except according to the terms of this Agreement.

ARTICLE 9

Tariffs

(1) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between Hong Kong and the United States shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being had to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route. To further the reasonable interests of users of air transport services, and to encourage the further development of civil aviation, individual airlines should be encouraged to initiate innovative, cost-biased tariffs.

(2) Any tariff agreements with respect to carriage by the designated airlines concluded as a result of inter-carrier discussions, including those held under the traffic conference procedures of the International Air Transport Association, or any other association of international airlines, and involving the airlines of the Contracting Parties will be subject to the approval of the aeronautical authorities of those Contracting Parties, and may be disapproved at any time whether or not previously approved. The submission of such agreements is not the filing of a tariff for the purposes of the provisions of paragraph (3) of this Article. Such agreements shall be submitted to the aeronautical authorities of both Contracting Parties for approval at least 105 days before the proposed date of effectiveness, accompanied by such justification as each Contracting Party may require of its own designated airlines. The period of 105 days may be reduced with the consent of the aeronautical authorities of the Contracting Party with whom a filing is made. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall use their best efforts to approve or disapprove (in whole or in part) each agreement submitted in accordance with this paragraph on or before the 60th day after its

submission. Each Contracting Party may require that tariffs reflecting agreements approved by it be filed and published in accordance with its laws.

(3) Any proposed tariff for carriage between Hong Kong and the United States shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline or airlines seeking its approval in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in Article I, paragraph (i). It shall be filed not less than 40 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(4) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (3) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(5) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (4) of this Article either Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing for the purpose of attempting to reach agreement on the appropriate tariffs.

(6) If agreement is reached on the appropriate tariff under paragraph (5) of this Article, each Contracting Party shall exercise its best efforts to put such tariff into effect. If an agreement is not reached prior to the proposed effective date of the tariff, or if consultations are not requested, the aeronautical authorities of the Contracting Party expressing dissatisfaction with that tariff may take action to continue in force the existing tariffs beyond the date on which they would otherwise have expired at the levels and under the conditions (including seasonal variations) set forth therein. In this event, the other Contracting Party shall similarly take any action necessary to continue the existing tariffs in effect.

(7) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain valid until a replacement tariff has been established.

(8) (a) The tariffs to be charged by the designated airlines of Hong Kong for carriage between the United States and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the United States and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of the United States for carriage between Hong Kong and a State other than the United States shall be subject to approval by the aeronautical authorities of Hong Kong and, where appropriate, of the other State.

- (b) Any proposed tariff for such carriage shall be filed by the designated airline of one Contracting Party seeking approval of such tariff with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. It shall be filed in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in Article 1, paragraph (i) and not less than 40 days (or such shorter period as they may decide) prior to the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed on the date on which it is received by those aeronautical authorities.
- (c) Such tariff may be approved at any time by the aeronautical authorities of the Contracting Party with whom it has been filed and shall be deemed to have been approved by them unless, within 30 days after the date of filing, they have served on the designated airline seeking approval of such tariff written notice of disapproval.
- (d) Notwithstanding the provisions of paragraph (7), a tariff approved by virtue of paragraph (9) for carriage by a U.S. designated airline between Hong Kong and a state other than the United States or for carriage by a Hong Kong designated airline between the United States and another state shall not be prolonged past the original expiry date, if any, of the tariff to which it corresponds, if that tariff is no longer in effect or has been amended.
- (9) Notwithstanding the provisions of paragraphs (4) and (8)(c) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not disapprove any proposed tariff filed with them by a designated airline which corresponds (e.g. in price level, conditions and date of expiry but not necessarily the routeing being used) to the tariff charged by an airline of that Contracting Party for comparable services between the same points or is more restrictive or higher than that tariff.

ARTICLE 10

Commissions

The aeronautical authorities of a Contracting Party may require that the rate of commission paid by a designated airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services originating in the area of that Contracting Party shall be filed for approval by them in accordance with the procedures under Article 9. Where rates of commission are subject to such approval, the airlines shall pay only those rates which have been approved.

ARTICLE 11

Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airlines of one Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft. In the case of the above-referenced charges in the United States, the exemption for Hong Kong designated carriers shall apply only to customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by U.S. national authorities.

(2) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such regular equipment and such other items are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party. In the case of the above-referenced charges in the United States, the exemption for Hong Kong designated carriers shall apply only to customs duties, excise taxes, and similar fees and charges imposed by U.S. national authorities.

(3) The regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Contracting Party.

(4) The regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article may be unloaded in the area of the other Contracting Party with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In these circumstances, such regular equipment and such items shall enjoy, on the basis of reciprocity, the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations. The customs authorities of that other Contracting Party may however require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such time.

(5) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided that that

other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.

(6) Each Contracting Party shall use its best efforts to secure for the designated airlines of the other Contracting Party on a reciprocal basis an exemption from taxes, charges, and fees imposed by State, regional, and local authorities on the items listed in paragraphs (1) and (2) of this Article, as well as from fuel through-put charges, in the circumstances described in those paragraphs, except to the extent that the charges are based on the actual cost of providing the service.

ARTICLE 12

Aviation Security

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

(2) Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with

- (a) the Aviation Security Standards (except to the extent to which a difference thereto in accordance with the Convention on International Civil Aviation has been filed by them or on their behalf); and
- (b) so far as they are applied by them or on their behalf, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention.

Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

(6) Should a Contracting Party depart from the aviation security provisions of this Article, the other Contracting Party may request immediate consultations with the first Contracting Party. Failure to reach agreement within 30 days from the date of receipt of such a request shall constitute grounds for suspending, limiting or imposing conditions on the operating authorizations or technical permissions of the airline or airlines of the first Contracting Party. When justified by an emergency, a Contracting Party may take the same action on an interim basis prior to the expiry of 30 days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the first Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 13

Conversion and Remittance of Revenue

(1) The designated airlines of Hong Kong shall have the right to convert and remit from the United States on demand local revenues in excess of sums disbursed to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the United States. The designated airlines of the United States shall have the right to convert and remit from Hong Kong on demand local revenues in excess of sums disbursed to pay for local expenses, including purchases of fuel, in Hong Kong.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 14

Commercial Operations

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation.

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

(3) Each Contracting Party agrees to use its best efforts to ensure that the designated airlines of the other Contracting Party are offered the choice, subject to reasonable limitations that may be imposed by airport authorities, of providing their own services for ground handling operations; of having such operations performed entirely or in part by another airline, an organization controlled by another airline, or a servicing agent, as authorized by the airport authority; or of having such operations performed by the airport authority.

ARTICLE 15

User Charges

(1) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services. Such charges shall be just and reasonable and equitably apportioned among categories of users.

(2) A Contracting Party shall not be held to be in breach of this Article unless: (a) it fails to undertake a review of the charging practice that is the subject of a complaint by the other Contracting Party within a reasonable time; or (b) following such a review, it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

(3) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to

exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges.

ARTICLE 16

Consultations

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations shall begin within 60 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 17

Settlement of Disputes

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, other than disputes under Article 9 (Tariffs), it may be referred by them to such person or body as they may agree on or, at the request of a Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

(a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been nominated, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

(b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President of the Council considers that his impartiality might be called into question by either Contracting Party on the grounds of his nationality or otherwise, the most senior Vice President who is not so disqualified shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

(4) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of a Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.

(5) The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) A Contracting Party may submit a request for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) Each Contracting Party shall, consistent with its laws, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal. In the event that one Contracting Party does not give full effect to any decision or award, the other Contracting Party may take such proportionate steps as may be appropriate.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTICLE 18

Amendment

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

ARTICLE 19

Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of such notice by that other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

ARTICLE 20**Registration with the
International Civil Aviation Organization**

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

ARTICLE 21**Entry into Force**

This Agreement shall enter into force on the date of signature.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done, in duplicate at Hong Kong this 7th day of April 1997.¹

For the Government
of Hong Kong:
[Illegible]

For the Government
of the United States of America:
[Illegible]

¹ Should read: "7 April 1996".

ANNEX

SCHEDULED AIR SERVICES

*Route schedule**Section 1*

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

Hong Kong—intermediate points—points in the United States—points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of Hong Kong may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in any order provided that the agreed services on these routes begin at Hong Kong.
3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in the United States or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.
4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United States:

Points in the United States—intermediate points—Hong Kong—points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of the United States may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in any order provided that the agreed services on these routes begin at points in the United States.
3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at Hong Kong or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.
4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

ACCORD¹ ENTRE LE GOUVERNEMENT DE HONG KONG ET LE
GOUVERNEMENT DES ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE RELATIF
AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de Hong Kong et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique (ci-après dénommés les « Parties contractantes ») ;

Désireux de conclure un accord afin de mettre en place le cadre de l'exploitation des services aériens entre Hong Kong et les Etats-Unis d'Amérique;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier

DÉFINITIONS

Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) L'expression « autorités aéronautiques » désigne, dans le cas de Hong Kong, le Directeur de l'Aviation civile et, dans le cas des Etats-Unis d'Amérique, le Département des Transports, ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

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

c) Le terme « zone », en ce qui concerne Hong Kong, désigne l'Ile de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux Territoires, et, en ce qui concerne les Etats-Unis, désigne la zone terrestre et les eaux territoriales adjacentes placées sous la souveraineté, la juridiction, la protection ou la tutelle des Etats-Unis;

d) L'expression « service aérien » désigne tout service aérien régulier effectué par des aéronefs pour le transport public de passagers, de marchandises ou de courrier;

e) L'expression « service aérien international » désigne un service aérien qui traverse l'espace aérien de plusieurs Etats;

f) L'expression « entreprise aérienne » désigne toute entreprise de transport aérien qui offre et exploite un service aérien international;

g) L'expression « escale non commerciale » désigne un atterrissage à toute fin autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier;

h) L'expression « redevances d'usage » s'entend des redevances versées par une entreprise de transport aérien pour l'utilisation par ses aéronefs, ses équipa-

¹ Entré en vigueur le 7 avril 1996 par la signature, conformément à l'article 21.

ges et ses passagers des installations d'un aéroport ou des facilités de navigation aérienne, y compris les services et les facilités connexes;

i) Le terme « tarif » s'entend indifféremment :

- 1) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers et de leurs bagages par des services aériens réguliers, ainsi que des frais et conditions relatifs aux prestations accessoires à ce transport;
- 2) Du taux de fret appliqué par les entreprises pour le transport du fret (à l'exception du courrier) par des services aériens réguliers; et
- 3) Des conditions qui régissent la disponibilité ou l'applicabilité dudit prix ou dudit taux de fret, y compris les avantages qui s'y rattachent;

j) L'expression « le présent Accord » désigne le présent Accord, son Annexe, ainsi que tout amendement qui y serait apporté.

Article 2

DISPOSITIONS DE LA CONVENTION DE CHICAGO APPLICABLES AUX SERVICES AÉRIENS INTERNATIONAUX

Dans la mise en œuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944¹ à Chicago, y compris à celles de ses Annexes et de tout amendement qui serait apporté à la Convention ou à ses Annexes et qui s'appliqueraient aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3

OCTROI DE DROITS

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux :

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

2. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits ci-après spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante de l'Annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après désignés « les services agréés » et « les routes indiquées » respectivement. Pour l'exploitation d'un service agréé sur une route indiquée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante bénéficient, en sus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales dans la zone de l'autre Partie contractante en des points fixés sur cette route, conformément à l'Annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris du courrier, séparément ou conjointement.

¹ 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.

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

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou de faits politiques nouveaux, ou de circonstances particulières et inhabituelles, une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur la route normale, l'autre Partie contractante fait tout son possible pour faciliter le maintien du fonctionnement de ce service en réaménageant temporairement les routes de façon appropriée.

Article 4

DÉSIGNATION ET AUTORISATION DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que de retirer ou de modifier ces désignations.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans retard à l'entreprise ou aux entreprises désignées les autorisations d'exploitation voulues.

3. *a)* Le Gouvernement de Hong Kong a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, s'il n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique ou de ses ressortissants.

b) Le Gouvernement des Etats-Unis a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord, s'il n'a pas la preuve que cette entreprise a été constituée et a son établissement principal à Hong Kong.

4. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de respecter les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux. Les autorisations d'exploitation appropriées sont accordées à ces entreprises de transport aérien dans les meilleurs délais.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 5

APPLICATION DES LOIS ET RÈGLEMENTS

1. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs à l'entrée sur son territoire ou à la sortie de son territoire d'un des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou relatifs à l'exploitation ou à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans les limites dudit territoire s'appliquent aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignée(s) par l'autre Partie contractante qui doivent s'y conformer, à l'entrée et à la sortie du territoire de la première Partie contractante et pendant leur présence dans les limites dudit territoire.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée et la sortie des passagers, des équipages, des marchandises, y compris du courrier transportés à bord d'aéronefs, et notamment les règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine, sont applicables aux passagers, équipages, marchandises ou courrier transportés à bord des aéronefs des entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, à l'entrée et à la sortie de la zone de la première Partie contractante et pendant sa présence dans les limites de ladite zone.

Article 6

RÉVOCATION OU SUSPENSION DE L'AUTORISATION D'EXPLOITATION

1. Chacune des Parties contractantes a le droit de révoquer ou de suspendre une autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou bien d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) i) Dans le cas du Gouvernement de Hong Kong, s'il n'a pas la preuve qu'une partie importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement des Etats-Unis ou de ses ressortissants;

ii) Dans le cas du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, s'il n'a pas la preuve que cette entreprise de transport aérien a été constituée et a son établissement principal à Hong Kong; ou

b) Dans le cas où l'entreprise de transport aérien en question manque à se conformer aux lois et aux règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

c) Si l'autre Partie contractante n'applique pas les normes de sécurité énoncées dans l'article 7 (Reconnaissance des certificats de navigabilité).

2. A moins qu'il soit immédiatement indispensable de révoquer ou de suspendre l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1 du présent article, ou d'imposer les conditions dont il est fait mention aux alinéas 1, b ou 1, c, afin d'empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

3. Le présent article ne limite pas les droits d'une Partie contractante de suspendre ou de limiter les transports aériens ou encore de les soumettre à des conditions, conformément aux dispositions de l'article 12 (Sécurité de l'aviation).

Article 7

CERTIFICATS DE NAVIGABILITÉ

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés sont reconnus valables par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des services aériens définis dans le présent Accord, sous réserve que les conditions de délivrance et de validation de ces certificats, licences ou brevets soient au moins égales aux normes minimales établies conformément à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après la « Convention »).

2. Toutefois, le Gouvernement des Etats-Unis se réserve le droit de ne pas reconnaître la validité, pour le survol de son propre territoire, des brevets d'aptitude et des licences accordées à ses propres ressortissants par des autorités autres qu'américaines.

3. Chaque Partie contractante peut demander des consultations sur les normes de sécurité maintenues et appliquées par l'autre Partie contractante en ce qui concerne les installations aéronautiques, les équipages, les aéronefs et l'exploitation des entreprises de transport aérien désignées. Si, à l'issue de ces consultations, une Partie contractante constate que l'autre Partie contractante n'applique pas effectivement dans ces domaines des normes de sécurité au moins aussi rigoureuses que les normes minimales qui sont susceptibles d'être requises en vertu de la Convention et qui leur sont applicables directement ou en leur nom, elle informe l'autre Partie contractante de ces constatations et des mesures qu'elle juge nécessaires pour rendre les normes de sécurité conformes aux normes minimales; et l'autre Partie contractante prend les mesures correctives nécessaires à cet effet. Chaque Partie contractante se réserve le droit de refuser, révoquer, ou soumettre à des conditions, les autorisations d'exploitation ou les permis techniques accordés à une entreprise ou à plusieurs entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante, au cas où cette autre Partie contractante ne prend pas lesdites mesures correctives nécessaires dans un délai raisonnable.

Article 8

PRINCIPES RÉGISSANT L'EXPLOITATION DE SERVICES AGRÉÉS

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

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent, dans l'exploitation des services agréés, prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas affecter indûment les services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes. En particulier, lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante propose d'inaugurer des services entre un point dans la zone de ladite Partie contractante et un point dans la zone de l'autre Partie contractante déjà desservie par une entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante, la ou les entreprises désignées titulaires s'abstiennent d'accroître la fréquence de leurs services dans la mesure et pendant la période nécessaires pour garantir à l'entreprise inaugurant son service aérien le libre

exercice de ses droits aux termes du paragraphe 1 du présent article. Cette obligation de s'abstenir d'accroître la fréquence ne dépasse pas deux ans ou ne s'étend pas au-delà dudit point, quand l'entreprise en question harmonise ses fréquences avec celles d'une entreprise titulaire, selon l'éventualité qui se présente en premier, et ne s'applique pas si les services à inaugurer sont limités quant à leur capacité par le certificat ou la licence accordés par la Partie contractante qui désigne.

3. Les services agréés fournis par une entreprise de transport aérien désignée dans le cadre du présent Accord considèrent que leur objectif essentiel est d'assurer une capacité adéquate à la demande de trafic entre la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien et le pays de la destination finale du trafic. Le droit d'embarquer ou de débarquer sur ces services en trafic international à destination de pays tiers ou en provenance de ces derniers, en un point ou en des points quelconques sur les routes indiquées dans le présent Accord est exercé conformément aux critères de développement rationnel des services de transport aérien auxquels les deux Parties contractantes adhèrent et au principe général que la capacité doit être adaptée :

a) Aux exigences du trafic entre la zone d'origine et les pays de destination finale du trafic;

b) Aux exigences des services de l'exploitation long courrier; et

c) Aux besoins du trafic de la zone desservie par les services agréés, compte tenu des autres services aériens locaux et régionaux.

4. Les Parties contractantes reconnaissent que des opérations aériennes entraînant une capacité excédentaire ou une insuffisance de capacité peuvent nuire aux intérêts des voyageurs. Si une Partie contractante estime que les opérations d'une entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ne se sont pas déroulées conformément aux principes exposés dans le présent article, elle peut demander des consultations, conformément aux dispositions de l'article 16 (Consultations) afin d'examiner les opérations en question, afin de déterminer si elles sont conformes à ces principes. Au cours de ces consultations, les opérations de toutes les entreprises de transport aérien desservant le marché concerné font l'objet d'un examen. Si les Parties contractantes concluent que les opérations examinées ne sont pas conformes aux dispositions du présent article, elles peuvent décider de prendre des mesures pour modifier la situation ou y remédier, mais lorsque les fréquences et les limitations de la capacité sont déjà prévues pour une route indiquée dans l'Annexe, les Parties contractantes ne peuvent modifier ces limitations ou en imposer d'autres que d'un commun accord.

5. Aucune des Parties contractantes ne réduit unilatéralement les opérations des entreprises de transport aérien désignées de l'autre, sauf dans les conditions fixées dans le présent Accord.

Article 9

TARIFS

1. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour les transports entre Hong Kong et les Etats-Unis sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'ap-

préciation pertinents, y compris du coût de l'exploitation des services agréés, de l'intérêt des usagers, d'un bénéfice raisonnable et des tarifs des autres entreprises de transport aérien qui exploitent tout ou partie de la même route. Pour favoriser les intérêts légitimes des usagers des transports aériens et pour promouvoir l'amélioration des services fournis par l'aviation civile, les entreprises de transport aérien doivent être encouragées à proposer des tarifs innovatifs et économiques.

2. Tous les accords tarifaires relatifs aux transports assurés par les entreprises de transport aérien désignées, conclus à la suite de discussions tenues entre les transporteurs, y compris celles tenues dans le cadre des procédures de l'Association du transport aérien international ou de toute autre association d'entreprises de transport aérien internationales intéressant les entreprises de transport aérien des Parties contractantes sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques desdites Parties contractantes qui peuvent à tout moment refuser leur approbation, que ces accords aient été ou non approuvés au préalable. La soumission de tels accords n'équivaut pas au dépôt d'une proposition de tarifs aux fins des dispositions du paragraphe 3 du présent article. Lesdits accords sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins 105 jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur, et cette soumission est accompagnée des pièces justificatives que les Parties contractantes peuvent demander à leurs entreprises désignées. Le délai de 105 jours peut être réduit si la Partie contractante à laquelle la soumission est présentée y consent. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante s'efforcent dans toute la mesure du possible d'approuver ou de rejeter, en totalité ou en partie, chaque accord qui leur est présenté, conformément aux dispositions du présent paragraphe au plus tard le 60^e jour après la date de sa soumission. Chaque Partie contractante peut demander que les tarifs résultant des accords qu'elle a approuvés soient déposés et publiés en conformité avec sa législation.

3. Les tarifs proposés pour le transport entre Hong Kong et les Etats-Unis doivent être déposés auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes sous la forme que les autorités aéronautiques peuvent séparément exiger pour faire apparaître les éléments d'information prévus au paragraphe i de l'article 1. Ledit tarif est déposé quarante jours au moins (ou un délai plus court si les autorités aéronautiques des Parties contractantes en conviennent) avant la date effective de son entrée en vigueur. Le tarif proposé est considéré comme ayant été déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il est reçu par lesdites autorités aéronautiques.

4. Tout tarif proposé est approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à tout moment et, à condition qu'il ait été déposé conformément au paragraphe 3 du présent article, il est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, à moins que, dans les 30 jours (ou une période plus courte dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) après la date du dépôt, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante notifient par écrit à celles de l'autre Partie contractante leur désapprobation du tarif proposé.

5. Si une notification de désapprobation est adressée, conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, l'une ou l'autre Partie contractante peut, dans les 30 jours qui suivent l'envoi de la notification de désapprobation, demander des consultations entre les Parties contractantes, ces consultations seront organisées dans les 30 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contrac-

tante reçoit cette demande par écrit, en vue de réaliser un accord sur les tarifs adéquats.

6. Si les Parties parviennent à un accord en ce qui concerne le tarif applicable en vertu des dispositions du paragraphe 5 du présent article, chaque Partie contractante s'efforce de faire appliquer le tarif convenu. Si les Parties ne parviennent pas à s'entendre avant la date proposée pour l'entrée en vigueur du tarif, ou si des consultations ne sont pas demandées, les autorités aéronautiques de la Partie contractante qui émettent des objections contre le tarif peuvent prendre les mesures qu'elles jugent utiles pour maintenir en vigueur, au-delà de la date à laquelle ils auraient expiré, les tarifs existants aux niveaux prévus et dans les conditions (y compris les variations saisonnières) stipulées. En pareil cas, l'autre Partie contractante peut également prendre les mesures qu'elle juge utiles pour prolonger les tarifs existants.

7. Un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé.

8. a) Les tarifs à appliquer par les entreprises de transport aérien désignées de Hong Kong pour le transport entre les Etats-Unis et un autre Etat doivent être agréés par les autorités aéronautiques des Etats-Unis et, le cas échéant, par celles de l'autre Etat. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées des Etats-Unis pour le transport entre Hong Kong et un état autre que les Etats-Unis doivent 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 est déposé par l'entreprise de transport aérien désignée de la Partie contractante qui en sollicite l'agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans la forme exigée par ces autorités pour fournir les renseignements visés au paragraphe 1 de l'article premier et cela au moins 40 jours (ou un délai plus court si lesdites autorités y consentent), avant la date projetée pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé est réputé être déposé à la date à laquelle ces autorités aéronautiques le reçoivent.

c) Tout tarif ainsi proposé peut être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques de la Partie contractante auprès desquelles il a été déposé et il est réputé avoir été approuvé par ces autorités, à moins que dans les 30 jours suivant la date de son dépôt, elles n'aient fait tenir à l'entreprise désignée qui en sollicite l'agrément une notification écrite signifiant leur refus.

d) Nonobstant les dispositions du paragraphe 7, un tarif approuvé en vertu du paragraphe 9 pour le transport par une entreprise de transport aérien désignée des Etats-Unis entre Hong Kong et un Etat autre que les Etats-Unis ou pour un transport par une entreprise de transport aérien désignée de Hong Kong entre les Etats-Unis et un autre Etat n'est pas prolongé au-delà de la date d'expiration originelle, le cas échéant, du tarif auquel il correspond, si ce tarif n'est plus en vigueur ou s'il a été modifié.

9. Nonobstant les dispositions des paragraphes 4 et 8, c du présent article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne refusent pas un tarif proposé qui a été déposé auprès d'elles par une entreprise de transport aérien désignée et qui correspond (par exemple par son niveau, par les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration, mais pas nécessairement par l'itinéraire utilisé) au tarif appliqué par une entreprise de transport aérien de cette Partie contractante pour l'exploit-

tation de services comparables entre les mêmes points ou qui est plus élevé ou assorti de conditions plus restrictives que ledit tarif.

Article 10

COMMISSIONS

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent demander que le taux d'une commission versée par une entreprise de transport aérien désignée à un agent pour les billets vendus ou pour les connaissements aériens remplis par ledit agent pour le transport sur des services aériens réguliers débutant dans la zone de ladite Partie contractante soit déposé pour approbation par elles, conformément aux dispositions figurant à l'article 9. Lorsque les taux de commissions sont soumis à cette approbation, les entreprises de transport aérien ne paient que les taux qui ont été approuvés.

Article 11

DROITS DE DOUANE

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et leurs provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires, non liés au coût d'une prestation de services à l'arrivée, à condition que ces équipements normaux et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs. Dans le cas des frais mentionnés ci-dessus aux Etats-Unis, l'exonération des entreprises de transport aérien désignées de Hong Kong ne s'applique qu'aux droits de douane, droits d'accise et redevances ou frais similaires imposés par les autorités nationales américaines.

2. Les équipements normaux, les combustibles, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac), introduits dans la région de l'autre Partie contractante par ou pour le compte d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise de transport aérien, sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de services à l'arrivée, même si ces équipements et ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la région de l'autre Partie contractante. Dans le cas des frais mentionnés ci-dessus aux Etats-Unis, l'exonération pour les entreprises de transport aérien désignées de Hong Kong ne s'applique qu'aux droits de douane, droits d'accise et redevances ou frais similaires imposés par les autorités nationales américaines.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières de l'autre Partie contractante.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les autres équipements et approvisionnements visés au paragraphe 1 du présent article, peuvent être déchargés dans la région de l'autre Partie contractante avec l'accord de ses autorités douanières. Dans ce cas, ils bénéficient, sur la base de la réciprocité, des exemptions prévues au paragraphe 1 du présent article jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuées conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette autre Partie contractante peuvent cependant exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment.

5. Les exemptions prévues dans le présent article s'appliquent également lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes a conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans la région de l'autre Partie contractante, de l'équipement normal et des autres équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

6. Chaque Partie contractante fait tout son possible pour garantir aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, une exemption de taxes, droits et frais imposés par l'Etat ou par les autorités régionales ou locales sur les articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, outre la redevance de distribution de carburant, dans les circonstances décrites dans lesdits paragraphes, sauf dans la mesure où lesdits frais sont calculés sur le coût réel du service fourni.

Article 12

SÉCURITÉ AÉRIENNE

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a vis-à-vis de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Chacune des Parties contractantes agit en particulier, conformément aux dispositions sur la 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. Chaque Partie contractante accorde à l'autre, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sécurité de l'aviation civile.

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

² *Ibid.*, vol. 860, p. 105.

³ *Ibid.*, vol. 974, p. 177.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux :

a) Normes de sécurité de l'aviation (excepté dans la mesure où une différence conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale a été déposée par elles ou en leur nom); et

b) Aux pratiques recommandées et établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où elles sont appliquées par elles ou en leur nom.

Chaque Partie contractante exige des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés sur son registre ou qui ont le lieu principal de leurs activités ou leur résidence permanente dans sa zone et des exploitants des aéroports de sa zone qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sécurité de l'aviation.

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

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

6. Au cas où l'une des Parties contractantes ne respecterait pas les dispositions relatives à la sécurité, conformément au présent article, l'autre Partie peut demander des consultations immédiates avec la première Partie. En l'absence d'accord dans les 30 jours, ou un délai plus bref éventuellement convenu, à compter de la réception de la demande, il peut être légitimement procédé à la suspension, à la restriction ou au maintien sous conditions des autorisations d'exploitation ou des permis techniques de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de la première Partie contractante. Lorsque l'urgence le justifie, l'une des Parties contractantes peut prendre ces mesures à titre provisoire avant l'expiration du délai de 30 jours. Toute mesure prise au titre de ce paragraphe est suspendue dès que la première Partie contractante s'est conformée aux dispositions relatives à la sécurité du présent article.

Article 13

CONVERSION ET TRANSFERT DES RECETTES

1. Les entreprises de transport aérien désignées de Hong Kong ont le droit de convertir et de transférer hors des Etats-Unis, sur demande, l'excédent de leurs

recettes locales sur leurs dépenses locales, y compris les achats de carburant aux Etats-Unis. Les entreprises désignées des Etats-Unis ont le droit de convertir et de transférer à partir de Hong Kong, sur simple demande, les recettes locales en excédent des dépenses locales, y compris les achats de carburant à Hong Kong.

2. Les opérations de conversion et de transfert de ces recettes sont autorisées sans restriction au taux de change applicable aux transactions au comptant, qui est en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont frappées d'aucune charge à l'exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations.

Article 14

OPÉRATIONS COMMERCIALES

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante, concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire entrer et d'employer dans la région de cette autre Partie contractante leurs cadres de direction, leurs agents techniques, leur personnel d'exploitation et autres spécialistes nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

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

3. Chaque Partie contractante fait le maximum pour garantir que les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ont la possibilité, sous réserve de limites raisonnables susceptibles d'être imposées par les autorités de l'aéroport, de fournir leurs propres services pour les opérations de manutention au sol, d'avoir ces opérations exécutées entièrement ou en partie par une autre entreprise de transport aérien, un organisme contrôlé par une autre entreprise de transport aérien, ou une entreprise de services, comme autorisée par les autorités de l'aéroport; ou encore d'avoir ces opérations exécutées par lesdites autorités.

Article 15

REDEVANCES D'USAGE

1. Une Partie contractante n'impose ni ne permet que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires. Ces redevances sont justes et raisonnables et équitablement réparties entre les catégories d'usagers.

2. Une Partie contractante peut être considérée comme ne respectant pas les dispositions du présent article si : *a*) elle ne procède pas dans un délai raisonnable à un examen des pratiques en la matière qui sont le sujet de la plainte de l'autre Partie contractante; ou *b*) si, après cet examen, elle ne prend pas les mesures nécessaires

qui sont en son pouvoir pour rectifier les redevances ou les pratiques qui ne sont pas conformes aux dispositions du présent article.

3. Chaque Partie contractante encourage la concertation sur les redevances d'usage, entre ses autorités responsables, de la perception de ces redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par ces autorités, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toute proposition de modification des redevances d'usage est communiquée aux usagers avec un délai de préavis raisonnable pour leur permettre d'exprimer leur opinion avant que les modifications entrent en vigueur. Chaque Partie contractante encourage en outre ses autorités compétentes en matière de redevances et les usagers à échanger les informations utiles concernant les redevances d'usage.

Article 16

CONSULTATIONS

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations concernant la mise en œuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Ces consultations, qui se déroulent entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, débutent dans les 60 jours suivant la date de la réception par l'autre Partie contractante de leur demande écrite, à moins que les Parties contractantes en soient convenues autrement.

Article 17

RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

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

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent soumettre le différend à une personne ou à un organisme convenu entre elles ou, à la demande de l'une des Parties contractantes, pour décision, à un tribunal de trois arbitres qui est constitué comme suit :

a) Dans les 30 jours qui suivent la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante désigne un arbitre. Un ressortissant d'un Etat pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, qui assumera les fonctions de président du tribunal, est désigné comme troisième arbitre par accord entre les deux arbitres, dans les 60 jours de la désignation du second;

b) S'il n'a été procédé à aucune désignation dans les délais spécifiés ci-dessus, l'une des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la désignation nécessaire dans les 30 jours. Si le Président estime être un ressortissant d'un Etat ne pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, le Vice-Président le plus ancien, dont la neutralité ne peut être contestée, procède à la désignation.

3. Sauf dispositions contraires prévues ci-après dans le présent article, ou autres dispositions convenues entre les Parties contractantes, le tribunal fixe les limites de sa compétence et son règlement intérieur. Sur instructions du tribunal, ou

à la requête de l'une des Parties contractantes, une conférence est réunie pour déterminer la question précise à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre, 30 jours au plus tard après que le tribunal ait été entièrement constitué.

4. Sauf dispositions contraires convenues par les Parties contractantes ou stipulées par le tribunal, chaque Partie contractante présente un mémoire dans les 45 jours de la constitution du tribunal. Les réponses sont présentées dans les 60 jours suivants. Le tribunal se réunit en séance à la requête de l'une des Parties contractantes ou à sa discrétion, dans les 30 jours suivant la date limite du dépôt des réponses.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans les 30 jours suivant la clôture de la réunion ou, en l'absence de réunion, dans les 30 jours suivant le dépôt de la deuxième réponse. La décision du tribunal est prise à la majorité des voix.

6. Une Partie contractante peut présenter des demandes d'éclaircissements concernant la décision dans les 15 jours suivant sa réception et lesdits éclaircissements sont donnés dans les 15 jours de la requête.

7. Les Parties contractantes s'engagent à appliquer, dans les limites de leurs législations nationales, les décisions ou sentences du tribunal arbitral. Au cas où l'une des Parties contractantes ne mettrait pas à exécution une décision ou une sentence, l'autre Partie contractante peut prendre les mesures qu'elle juge appropriées.

8. Chaque Partie contractante assume les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal, y compris les frais afférents au Président ou au Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, pour la mise en œuvre des procédures prévues au paragraphe 2, *b* du présent article, sont partagés à égalité par les Parties contractantes.

Article 18

AMENDEMENTS

Les amendements au présent Accord, y compris ceux qui peuvent se révéler nécessaires par suite de l'application d'une convention multilatérale, susceptible de lier par la suite les deux Parties contractantes sont réalisés d'un commun accord par les Parties contractantes et entrent en vigueur à une date qui doit être fixée par un échange de notes écrites entre les Parties contractantes qui confirment qu'elles ont accompli toutes les formalités nécessaires.

Article 19

RÉSILIATION

Chaque Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Ce dernier prend fin à 0 heure (au lieu de réception de la notification), immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que la notification soit retirée avant l'expiration de cette période.

*Article 20*ENREGISTREMENT AUPRÈS DE L'ORGANISATION
DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

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

Article 21

ENTRÉE EN VIGUEUR

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

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

FAIT en double exemplaire à Hong Kong le 7 avril 1997.

Pour le Gouvernement
de Hong Kong :

[Illisible]

Pour le Gouvernement
des Etats-Unis d'Amérique :

[Illisible]

ANNEXE

SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS

*Tableau des routes**Section 1*

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignée(s) de Hong Kong :

Hong Kong - points intermédiaires - points aux Etats-Unis - points au-delà.

Notes :

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus seront déterminés conjointement par les Parties contractantes.

2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de Hong Kong peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre tous les points énumérés sur les routes indiquées ci-dessus, à condition que les services agréés sur ces routes aient Hong Kong comme point d'origine.

3. Aucun trafic ne peut être pris à bord à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué en des points situés aux Etats-Unis, ou vice versa, excepté après décision commune qui peut être prise de temps à autre par les Parties contractantes.

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

Section 2

Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) des Etats-Unis :

Points aux Etats-Unis - points intermédiaires - Hong Kong - points au-delà.

*Notes :**Notes :*

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus seront déterminés conjointement par les Parties contractantes.

2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) des Etats-Unis peuvent lors de tout vol omettre de faire escale en n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir tous les points dans n'importe quel ordre, à condition que les services agréés sur ces routes aient leur point de départ aux Etats-Unis.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué à Hong Kong, ou vice versa, excepté après décision commune prise de temps en temps par les Parties contractantes.

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