

No. 35434

**China (for Hong Kong Special Administrative Region)
and
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland**

Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland concerning air services (with annex and related letter). Hong Kong, 25 July 1997

Entry into force: *25 July 1997 by signature, in accordance with article 20 with the exception of article 14, in accordance with article 14 (6)*

Authentic texts: *Chinese and English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *China, 25 January 1999*

**Chine (pour la Région administrative spéciale de Hong-Kong)
et
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord**

Accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord relatif aux services aériens (avec annexe et lettre connexe). Hong-Kong, 25 juillet 1997

Entrée en vigueur : *25 juillet 1997 par signature, conformément à l'article 20 à l'exception de l'article 14, conformément au paragraphe 6 de l'article 14*

Textes authentiques : *chinois et anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Chine, 25 janvier 1999*

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

中華人民共和國香港特別行政區政府和
大不列顛及北愛爾蘭聯合王國政府的
民用航空運輸協定

中華人民共和國香港特別行政區（「香港特別行政區」）政府和大不列顛及北愛爾蘭聯合王國（「聯合王國」）政府（下文稱為「締約雙方」），

意欲締結一項協定，規定有關香港特別行政區和聯合王國之間提供往返航班的事宜，達成協議如下：

第一條

定義

除非另有規定，在本協定中：

- (a) 「航空當局」一詞在聯合王國方面指運輸大臣，而就第七條而言，指英國民航局，在香港特別行政區方面則指民航處處長，或對雙方而言指可能獲授權執行上述有關當局現行職務或其他類似職務的人士或機構；
- (b) 「指定航空公司」一詞指根據本協定第四條規定而獲指定及授權的航空公司；
- (c) 「地區」一詞在聯合王國方面是採納芝加哥公約內第二條有關「領土」的定義；在香港特別行政區方面則包括香港島、九龍及新界；
- (d) 關於「航班」、「國際航班」、「航空公司」及「非運輸業務性經停」等名詞，分別採納芝加哥公約內第九十六條所載的定義；
- (e) 「本協定」一詞包括本協定的附件，以及附件與本協定的修訂條文；
- (f) 「使用費」一詞是指主管當局或經其批准為航空器、機員、乘客及貨物提供機場建築物或設施或空中導航設施（包括有關服務和設施）而向航空公司徵收的費用。

第二條

芝加哥公約內關於國際航班的條文

在實施本協定時，締約雙方須遵照一九四四年十二月七日在芝加哥開始簽署的國際民航公約，包括附件及適用於締約雙方的公約或其附件的任何修訂條文中，適用於國際航班的條款。

第三條

權利的授予

(1) 締約一方授予締約另一方的國際航班下列權利：

- (a) 只飛越其領空而不着陸的權利；
- (b) 在其地區內作非運輸業務性經停的權利。

(2) 締約一方授予締約另一方本協定下文所規定的權利，以便在本協定附件內適當部分所規定的航線上經營國際航班，該等航班和航線在下文分別稱為「協議航班」及「規定航線」。締約一方指定的航空公司在規定航線經營協議航班時，除可享有本條第(1)段所列的權利外，亦有權在締約另一方的地區內根據本協定附件就該航線所限定的地點停站，供乘客上落；或起卸包括郵件在內的貨物，或二者同時進行。

(3) 本條第(2)段在含意上並無向締約任何一方的指定航空公司授予權利，使其可以在締約另一方的地區內的一處，以租賃或其他報酬方式，載運乘客與包括郵件在內的貨物到該地區的另一處。

(4) 倘因為武裝衝突、政治動亂或局勢的發展，或某些特別與不尋常的情況，引致締約一方的指定航空公司無法按照正常的航線經營服務，締約另一方須就有關的航線作出適當的臨時安排，盡力協助該航空公司繼續提供服務。

第四條

關於航空公司的指定及授權事宜

(1) 締約一方有權以書面向締約另一方提出，指定由一家或多家航空公司在規定航線經營協議航班，並且有權取消或更改該等指定。

- (2) 締約另一方在收到上述指定後，在遵守本條第(3)及(4)段的條件下，須毫不延誤地向指定的一家或多家航空公司授予有關的經營許可。
- (3) (a) 聯合王國政府如未能滿意該航空公司是在香港特別行政區註冊並以香港特別行政區為主要營業地，則有權拒絕授予本條第(2)段所述的經營許可，或對本協定第三條第(2)段所載指定航空公司可行使的權利規定需要的條件。
- (b) 香港特別行政區政府如未能滿意該航空公司的主要所有權及有效控制權是屬於聯合王國政府或其國民，則有權拒絕授予本條第(2)段所述的經營許可，或對本協定第三條第(2)段所載指定航空公司可行使的權利規定需要的條件。
- (4) 締約一方的航空當局可以要求締約另一方所指定的航空公司，向其證實該公司具備資格，符合有關當局根據通常及合理地應用於國際航班的法律及規例所訂定的條件。
- (5) 一家航空公司獲上述的指定及授權後，可開始經營協議航班，惟該航空公司必須遵守本協定內有關的規定。

第五條

撤銷或暫停經營許可

- (1) 在下列情況下，締約任何一方有權撤銷或暫停締約另一方指定的航空公司行使本協定第三條第(2)段所載權利所需的經營許可，或規定行使此等權利時須遵守的條件：
- (a) (i) 如聯合王國政府未能滿意該航空公司是在香港特別行政區註冊並以香港特別行政區為主要營業地；
- (ii) 如香港特別行政區政府未能滿意該航空公司的主要所有權及有效控制權是屬於聯合王國政府或其國民；或
- (b) 如該航空公司未能遵守授予此等權利的締約一方通常及合理地應用的法律或規例；或
- (c) 如該航空公司未能按照本協定所定的條件經營。
- (2) 除非有必要立即如本條第(1)段所述撤銷或暫停經營許可，或規定條件，以防再有違反法律或規例的情形，否則須與締約另一方協商後，才運用此項權力。

第六條

經營協議航班的原則

- (1) 締約雙方的指定航空公司，應享有公平均等的機會，在規定航線經營協議航班。
- (2) 在經營協議航班時，締約一方的指定航空公司應考慮到締約另一方的指定航空公司的利益，避免不適當地影響後者在相同航線(全部或部分)所提供的航班。
- (3) 締約雙方的指定航空公司所提供的協議航班，必須與公眾對規定航線的運輸需求保持密切關係。其主要目的，是按合理運載比率，提供足夠的運力，以便能應付往來指定航空公司的締約一方地區的客運和貨運(包括郵件)現時和合理預計的需求。除在指定航空公司的締約一方地區的各點以外，在規定航線上其他各點上落客貨(包括郵件)的運載規定，應遵照一般的原則。該等一般原則，就是指運力與以下各點相關：
 - (a) 往來指定航空公司的締約一方的地區的運輸需求；
 - (b) 協議航班途經地區的運輸需求，但須先考慮由該區國家的航空公司所提供的其他航班；及
 - (c) 聯程航班的需求。
- (4) 在規定航線上所提供的運力，應由締約雙方不時按照本條所訂的原則共同決定。

第七條

運價

- (1) 「運價」一詞的定義指下列一項或多項：
 - (a) 一家航空公司在其定期航班運載乘客及他們的行李所收取的票價，以及有關運載的附帶服務的費用及服務條件；
 - (b) 一家航空公司在其定期航班運載貨物(除郵件外)所收取的價格；
 - (c) 所有用以約束此等票價或價格的應用或適用範圍的條件，包括連同有關運載一起提供的或因該等運載而附帶或引起的額外貨物、服務或其他利益；及
 - (d) 一家航空公司就一名代理商為定期航班出售的機票或擬就的提貨單向該代理商所支付的佣金。

假如票價或價格因應經營航班的不同季節、每周的不同日子、每天的不同時間航班的飛行方向，或因應其他一些因素而有所不同，則每項不同票價或價格不論是否已經連同有關條件分別向有關的當局提出申請，均應視作獨立的運價。

(2) 指定航空公司就來往締約雙方的地區之間的載運服務所收取的運價，必須經締約雙方的航空當局批准，以及在考慮各有關因素後按合理的水平訂定。此等因素包括：使用者的利益、經營成本、合理的利潤和市場考慮。

(3) 締約雙方的航空當局不可要求其航空公司就下列條文涉及的服務運價提出申請之前先行與其他航空公司協商。

(4) 凡就來往聯合王國和香港特別行政區的載運服務的建議運價，均須由要求批准運價的一家或多家指定航空公司向締約雙方的航空當局提出申請。申請時須按航空當局可能各自規定的方式，提供有關本條第(1)段所述的資料。提出申請的日期須為建議的實施日期最少四十五日(或締約雙方航空當局同意的較短期間)前。締約一方的航空當局接獲建議運價申請的日期，應視為向該航空當局提出申請的日期。

(5) (a) 締約一方的航空當局可隨時批准任何建議運價。該航空當局可在批准時附加其認為合適的屆滿日期。祇要建議運價是根據本條第(4)段的規定提出申請，則有關運價當視作已獲該締約方的航空當局批准，除非締約一方的航空當局在申請日期二十一日內(或締約雙方航空當局可能同意的較短期間)以書面向締約另一方的航空當局發出不批准建議運價的通知。

(b) 按照本條第(4)段所規定的方式但與其指定的最短申請期不符而提出的各項建議運價的申請，在申請日期二十二日後，亦得視作已獲締約一方的航空當局批准，除非該締約方的航空當局在申請日期後十五日內通知提出申請的航空公司必須在符合最短申請期的規定下重新就有關的建議運價提出申請，或該締約方的航空當局在申請日期後二十一日內以書面向締約另一方的航空當局發出不批准建議運價的通知。

(6) 假如任何一方根據本條第(5)段的規定發出不批准通知書，締約雙方的航空當局可以共同決定運價。為此，締約的任何一方可於發出不批准通知書後三十日內要求締約雙方的航空當局進行協商，而協商須於締約另一方接獲該項書面要求的日期起計三十日內進行。

(7) 假如任何一方的航空當局根據本條第(5)段的規定不批准一項運價，而締約雙方的航空當局又未能根據本條第(6)段的規定共同決定此項運價，則可根據本協定第十六條的規定解決爭端。

(8) 在不違反本條第(9)段的情況下，在訂定新的運價或撤銷原有運價以前，根據本條規定所釐訂的運價，一直維持有效。

(9) 除經締約雙方的航空當局同意，並只限於他們同意的一段時間內實行，運價的有效期不得因本條第(8)段的規定而延長：

- (a) 如運價設有屆滿日期，則不得將有效期延長至該日期後十二個月以上；
- (b) 如運價並沒有設屆滿日期，則不得延長至締約一方的一家指定航空公司向締約雙方的航空當局提出申請一項新運價的日期之後十二個月以上。

(10) 雖然有上文第(2)及(4)至(9)段的規定，但聯合王國的航空當局不得就來往締約雙方地區各點之間的載運貨物服務所收取的運價規定須向其申請批准。在此等情況下，上文第(4)至(9)段所提述的接獲申請應是指由香港特別行政區接獲此等申請。

(11) (a) 就香港特別行政區和聯合王國以外另一國家之間的載運服務方面，聯合王國的指定航空公司所收取的運價，必須獲得香港特別行政區航空當局的批准；倘有需要，亦須獲得該另一國家的批准。就聯合王國和另一國家之間的載運服務方面，香港特別行政區的指定航空公司所收取的運價，必須獲得聯合王國航空當局的批准，倘有需要，亦須獲得該另一國家的批准。

(b) 該項載運服務的建議運價須由要求批准運價的締約一方的指定航空公司向締約另一方的航空當局提出申請。有關申請須按照該等航空當局可能規定的方式，提供本條第(1)段所述的資料，並於建議的實施日期最少四十五日(或該等航空當局可能決定的較短日期)之前提出；該等航空當局接獲建議運價申請的日期，應視為向該等航空當局提出申請的日期。

(c) 接獲申請的締約方航空當局可隨時批准該項運價，同時，除非該航空當局在申請日期後的二十一日內，以書面向要求批准運價的指定航空公司發出不批准通知書，否則有關運價應視作已獲該航空當局批准。

(d) 批准或被視為發出批准該項載運服務運價的締約一方的航空當局，可在九十日前通知採用該項運價的指定航空公司行將撤銷該項批准。在九十日通知期滿時，該指定航空公司須停止採用該項運價。

(e) 儘管有上文第(a)至(d)節的規定，但聯合王國的航空當局不得對香港特別行政區的一家或多家指定航空公司就來往聯合王國的地區與聯合王國以外另一國家之間的載運貨物服務所收取的運價規定須向其申請批准。

(12) 儘管有本條第(5)及(11)(c)段的規定，但締約一方的航空當局不可不批准締約另一方的某指定航空公司向其提出的任何建議運價，只要該運價(例如在價格水平、條件及有效期滿日方面，但不必包括所使用的路線)與第一締約方的任何航空公司就在相同地點之間提供的類似服務所收取的運價相當。

第八條

關稅

(1) 對締約一方的一家或多家指定航空公司用以提供國際航班的航機、航機上的正常設備、燃料、潤滑油、須耗用的技術補給品、包括引擎在內的零件及航機貯存品(包括但並不限於如食物、飲料、煙草等物品)，締約另一方應基於互惠原則，豁免所有關稅、消費稅，以及並非根據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費，不過此等正常設備和其他物品必須留在航機上。

(2) 對由締約一方的指定航空公司運進締約另一方地區內的下列物品：

- (i) 修理、保養及維修設備及組件；
- (ii) 處理乘客設備及組件；
- (iii) 裝貨設備及組件；
- (iv) 保安設備，包括裝嵌於保安設備內的組件；
- (v) 用以協助進行上述一項或多項事務的電腦設備及組件；
- (vi) 操作說明材料及輔助訓練設備；及
- (vii) 航空公司及經營機構文件；

即使此等設備將於飛越該締約另一方的地區的航程部分使用，締約另一方應基於互惠原則，豁免所有關稅、消費稅，以及並非根據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費。

(3) 對由締約一方的指定航空公司或其代表運進締約另一方的地區，或由該指定航空公司轄下航機攜備於航機上的正常設備、燃料、潤滑油、須耗用的技術補給品、包括引擎在內的零件、航機貯存品(包括但並不限於如食物、飲料、煙草等物品)、印備的機票、提貨單、任何印有締約一方指定航空公司徽號並由該指定航空公司免費派發的印刷品(用於本條第(2)段所述的任何事務)，即使此等正常設備和其他物品將於飛越該締約另一方的地區的航程部分使用，締約另一方應基於互惠原則，豁免所有關稅、消費稅，以及並非根據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費。

(4) 本條第(1)、(2)及(3)段所指的正常設備和其他物品，可能須要受締約另一方的海關當局監管。

(5) 本條第(1)段所指的正常設備和其他物品可在締約另一方的海關當局批准下，在其地區內卸下。在此情況下，該等正常設備和其他物品應基於互惠原則，獲本條第(1)段所述的豁免，直至該等物品轉運出境，或按照海關的規例處理為止。締約另一方的海關當局可規定該等正常設備和其他物品須接受監管，直至該等物品轉運出境或接受處理為止。

(6) 在締約一方的指定航空公司已與另一家或多家航空公司就於締約另一方的地區借用或移交本條第(1)、(2)及(3)段所述的正常設備和其他物品作出安排的情況下，本條規定的豁免辦法亦將適用，惟該另一家航空公司或多家航空公司須同樣獲得該締約另一方的該等豁免。

(7) 在締約一方地區內直接轉運的行李及貨物獲豁免關稅、消費稅，以及並非根據航機抵埗所提供服務的成本而徵取的類似費用及收費。本段不適用於由香港特別行政區到達聯合王國並轉乘在歐洲聯盟內往返航班的乘客的機艙行李。

第九條

航空安全

(1) 締約各方重申，其對締約另一方就保障民航安全免受非法干擾所負的責任是構成本協定不可缺少的一個部分。締約各方特別須遵守一九六三年九月十四日在東京簽訂的「關於在航空器內的犯罪和其他某些行為的公約」，一九七〇年十二月十六日在海牙簽訂的「關於制止非法劫持航空器的公約」，以及一九七一年九月二十三日在蒙特利爾簽訂的「關於制止危害民用航空安全的非法行為的公約」內關於航空安全的規定。

(2) 締約一方在接獲締約另一方要求時須向其提供一切必要的協助，防止非法劫持民用航機的行為及其他危及該等航機、航機乘客及機員、機場及飛機導航設施安全的非法行為，以及對民航安全構成的任何其他威脅。

(3) 締約雙方在相互的關係上須遵守國際民航組織所訂適用的航空安全規定，該等規定經指定為芝加哥公約的附件。締約各方須規定，締約各方登記的航機經營機構或以締約各方地區為主要營業地或永久駐地的航機經營機構，以及締約各方地區的機場經營機構，必須遵守該等航空安全規定。

(4) 締約各方同意，該等航機經營機構在進出或留在締約另一方的地區時，或須遵守本條第(3)段所述而締約另一方規定必須遵守的航空安全規定。締約各方須確保在其地區內有效地實施足夠的措施，以保護航機，並在乘客登機或裝載貨物之前及登機裝貨時檢查乘客、機員、隨身行李、行李、貨物和航機貯存品，並確保該等措施會因應威脅的增加而有所調整。締約各方對締約另一方為應付某項威脅而提出必須採取合理的特別安全措施的要求，亦須以諒解的態度加以考慮。

(5) 倘若發生非法劫持民用航機或其他危及民用航機、航機乘客和機員、機場或飛機導航設施安全的非法行為的事件或威脅，締約各方須向締約另一方提供協助，以便可使用通訊聯絡及在符合最少人命危險的原則下其他為盡快終止上述事件或威脅而採取的適當措施。

第十條

提供統計資料

締約一方的航空當局，在接獲要求時，須向締約另一方的航空當局提供符合合理需要的定期或其他統計報告，以審查締約一方的指定航空公司在協議航班上所提供的運力。該等報告須包括用以決定該等航空公司在協議航班上的運輸業務量以及該等運輸業務的起點及終點所需的全部資料。

第十一條

兌換及結匯收入

(1) 聯合王國的指定航空公司，有權隨時將從當地獲得的收入扣除在當地的支出後的款項兌換及從香港特別行政區匯返聯合王國。香港特別行政區的指定航空公司，有權隨時將從當地獲得的收入扣除在當地的支出後的款項兌換及從聯合王國匯返香港特別行政區。

(2) 該等收入的兌換和結匯，獲准不受限制地按照在兌換及結匯上述收入時適用於當時交易的有效匯率進行，而除銀行就進行該等兌換及結匯而徵收的一般費用外，無須繳付任何其他款項。

第十二條

航空公司代表與銷售

(1) 締約一方的指定航空公司有權根據締約另一方有關入境、居留及就業的法律和規例，在締約另一方的地區，派駐其轄下為提供航空運輸服務所需的管理、技術、操作及其他專門人員。

(2) 締約一方的指定航空公司有權在締約另一方的地區直接或經由其代理商銷售航空運輸服務。締約一方的指定航空公司有權出售航空運輸服務，而任何人士均可自由購買該等運輸服務，交易時可使用當地貨幣或任何其他自由兌換的貨幣。

第十三條

使用費

- (1) 締約一方向締約另一方的指定航空公司收取或准許收取的使用費，不得高於向其本身經營同類國際航班的航空公司所收取者。
- (2) 締約各方須鼓勵其主管收費當局與使用由該等收費當局提供的服務與設施的航空公司，在可行的情況下透過該等航空公司的代表機構，就使用費進行協商。建議調整使用費時，應在合理時間前通知該等使用者，以便使用者可在作出調整前表達意見。締約各方須進一步鼓勵其主管收費當局與該等使用者就使用費事宜交換適當資料。

第十四條

雙重課稅寬免

- (1) 具體而言，適用於本條的現有稅項是：
 - (a) 就香港特別行政區而言，利得稅（以下稱「香港稅項」）；
 - (b) 就聯合王國而言：
 - (i) 所得稅；及
 - (ii) 公司稅；（以下稱「聯合王國稅項」）。
- (2) 本條亦適用於在本協定簽訂後締約任何一方在現有稅項以外所徵收或為取代現有稅項而徵收的任何相同或實質上類似的稅項。主管當局須將本身稅務法律所作出的任何實質修改通知對方。
- (3) 締約一方的航空公司經營航空器國際運輸所得的收入或利潤，包括因參加聯營、聯合業務或國際營運機構，並按其有關聯營或聯合業務所佔的股份比例所得的收入或利潤，如在該締約方的地區內須徵稅，則得豁免在締約另一方的地區內所徵收的稅項。
- (4) 就本條而言：
 - (a) 與經營航空器國際運輸直接有關的資金利息須視為經營該等航空器所得的利潤；
 - (b) 「經營航空器」一詞包括：

- (i) 航空載運乘客、行李、牲畜、貨物、郵件或商品；
 - (ii) 為該航空公司或為任何其他航空公司出售與該等載運有關的機票或類似的文件；
 - (iii) 以包機形式附帶租賃或出租航空器；
- (c) 「國際運輸」一詞是指經營航空器的任何運輸，但如該航空器只經營往返締約另一方的地區內的地點，則屬例外；
- (d) 「締約一方的航空公司」一詞，就香港特別行政區而言，是指在香港特別行政區註冊並以香港特別行政區為其主要營業地的航空公司；就聯合王國而言，是指為聯合王國稅項的目的而常駐於聯合王國的航空公司；締約一方的航空公司不得同時為締約另一方的航空公司；
- (e) 「締約方」一詞按內容需要，指香港特別行政區或大不列顛及北愛爾蘭聯合王國。
- (f) 「主管當局」一詞，就香港特別行政區而言，是指稅務局局長或其授權的代表，或任何獲授權執行現時由局長執行的職務或類似的職務的人士或機構，而就聯合王國而言，則是指稅務局局長或其授權的代表；
- (g) 「地區」一詞在香港特別行政區方面是包括香港島、九龍及新界；在聯合王國方面，是指大不列顛及北愛爾蘭，包括根據國際法已經或今後可能循聯合王國關於大陸架的法律而獲指定在其範圍內可行使聯合王國在海床、下層土壤及其天然資源方面的權利的任何位於聯合王國領海以外的地區；
- (h) 「稅項」一詞按內容需要，指香港稅項或聯合王國稅項。
- (5) 締約雙方的主管當局須通過協商，致力由雙方協議解決涉及本條的詮釋或應用方面的任何爭端。第十六條(解決爭端)不適用於這類爭端。
- (6) 儘管有第二十條(生效日期)的規定，締約各方須通知對方已完成其法律規定有關實施本條所需的程序，本條隨即在下列年度生效：
- (a) 在香港特別行政區方面，自簽訂本協定之曆年後的下一個曆年中由四月一日或該日之後開始的任何課稅年度；
 - (b) 在聯合王國方面：
 - (i) 就所得稅而言，自簽訂本協定之曆年後的下一個曆年中由四月六日或該日之後開始的任何課稅年度；
 - (ii) 就公司稅而言，自簽訂本協定之曆年後的下一個曆年中由四月一日或該日之後開始的任何財政年度。

- (7) 締約任何一方均可在任何曆年終結前最少六個月前向締約另一方發出通知書，在不終止本協定其他條文的情況下終止本條。
- (8) 假如根據第十八條的規定發出終止本協定的通知書，或根據第(7)段的規定發出終止本條的通知書，則儘管第十八條載有任何相反的規定，本條須在下述年度失效：
- (a) 在香港特別行政區方面，自發出通知書之曆年後的下一個曆年中由四月一日或該日之後開始的任何課稅年度；
 - (b) 在聯合王國方面：
 - (i) 就所得稅而言，自發出通知書之曆年後的下一個曆年中由四月六日或該日之後開始的任何課稅年度；
 - (ii) 就公司稅而言，自發出通知書之曆年後的下一個曆年中由四月一日或該日之後開始的任何財政年度。
- (9) 如締約雙方已簽訂為避免對收入或收入及資本收益雙重徵稅而提供同樣豁免的有效協議，本條即毋須生效。

第十五條

協商

締約一方可隨時要求就本協定的執行、詮釋、適用或修訂問題，進行協商。此等可能由締約雙方的航空當局進行的協商，除非締約雙方另有協議，否則須在締約另一方接獲書面要求當日起計六十日內展開。

第十六條

解決爭端

- (1) 倘若締約雙方就本協定的詮釋或應用方面發生任何爭端，雙方應首先設法通過談判解決。
- (2) 若締約雙方不能通過談判來解決爭端，該項爭端可以交由雙方同意的人士或團體處理，或在締約一方的要求下，交由一個由三名仲裁員組成的審裁團決定，審裁團的組成方式如下：

- (a) 在接獲仲裁要求後三十日內，締約的每一方須委任一名仲裁員。在第二名仲裁員委任後六十日內，已獲委任的兩名仲裁員經雙方同意後，須委任一名在該項爭端中可視為中立的國家的公民為第三名仲裁員，並由該第三名仲裁員出任審裁團的主席；
- (b) 若在上述規定的期限內未能委任任何仲裁員，締約一方可以要求國際民航組織理事會的主席在三十日內委任所需的仲裁員。如該主席認為由於他是某一國家的公民，而此國家在此項爭端中不能視為中立，仲裁員便會由沒有因上述理由而失去資格的最資深副主席委任。
- (3) 除本條下文有所規定，或締約雙方同意作別的安排外，審裁團的權力範圍和有關程序須由審裁團本身決定。在審裁團發出指示或締約一方的要求下，必須於審裁團成立後三十日內舉行會議，明確決定須仲裁的事項和須依循的具體程序。
- (4) 除締約雙方同意作別的安排或審裁團另有規定外，締約各方必須在審裁團成立後四十五日內呈交一份備忘錄，並在其後六十日內提出答辯。在答辯期滿後三十日內，如締約任何一方提出要求，或審裁團酌情決定有需要時，審裁團便會進行聆訊。
- (5) 審裁團須盡量在聆訊結束後三十日內，或如果沒有進行聆訊，便在爭議雙方提交答辯書後三十日內，以書面作出一個以多數票決定的裁判結果。
- (6) 締約一方可在接獲裁判結果後十五日內，要求解釋該項結果，有關方面必須在該項要求提出後十五日內作出解釋。
- (7) 審裁團的裁判結果對締約雙方均具約束力。
- (8) 締約雙方必須各自負責由其委任的仲裁員的費用。至於審裁團的其他費用，須由締約雙方平均分攤。此等費用包括國際民航組織理事會主席或副主席在實行本條第(2)(b)段所述的程序時的任何支出。

第十七條

修訂

本協定的任何修訂在經締約雙方同意後，於締約雙方以書面確認時起生效。

第十八條

終止協定

如締約任何一方決定終止本協定，可隨時以書面通知締約另一方。本協定將於締約另一方接獲該通知書當日起計一週年的前一個午夜(以接獲該通知書的地方的時間計)終止，除非該通知書在此期限屆滿之前獲雙方同意撤銷，則當別論。

第十九條

向國際民航組織登記

本協定及對本協定所作的任何修訂必須向國際民航組織登記。

第二十條

生效日期

本協定在簽署之日起生效。

下列代表，經其各自政府正式授權，已在本協定上簽字為證。

本協定於一九九七年七月二十五日在香港簽訂，共兩份，每份均用英文及中文寫成，兩種文本具有同等效力。

中華人民共和國
香港特別行政區政府代表

大不列顛及北愛爾蘭
聯合王國政府代表

葉樹堃

鄭富劬

航線表

第一部分

由聯合王國指定的一家或多家航空公司經營的航線：

聯合王國境內各點——中間經停點——香港特別行政區——以遠點

注釋：

1. 聯合王國指定的一家或多家航空公司可在任何或所有航班不經停上文規定航線表的任何一點，亦可將中間經停點的先後次序及以遠點的先後次序改變，但該等航線的協議航班必須以聯合王國境內的一點作為起點。
2. 不得在中間經停點接運客貨，在香港特別行政區地區內卸下，或在香港特別行政區地區內接運客貨，在以遠點卸下；亦不得在香港特別行政區地區內接運客貨，在中間經停點卸下，或在以遠點接運客貨，在香港特別行政區地區內卸下，但經締約雙方航空當局不時決定者，則屬例外。這項限制亦適用於所有形式的經停運輸。
3. 不得在中國內地設立中間經停點或以遠點。

第二部分

由香港特別行政區指定的一家或多家航空公司經營的航線：

香港特別行政區——中間經停點——聯合王國境內各點——以遠點

注釋：

1. 香港特別行政區指定的一家或多家航空公司可在任何或所有航班不經停上文規定航線表的任何一點，亦可將中間經停點的先後次序、聯合王國境內各點的先後次序及以遠點的先後次序改變，但該等航線的協議航班必須以香港特別行政區作為起點。
2. 不得在中間經停點接運客貨，在聯合王國地區內卸下，或在聯合王國地區內接運客貨，在以遠點卸下；亦不得在聯合王國地區內接運客貨，在中間經停點卸下，或在以遠點接運客貨，在聯合王國地區內卸下，但經締約雙方航空當局不時決定者，則屬例外。這項限制亦適用於所有形式的經停運輸。
3. 不得在中國內地設立中間經停點或以遠點。

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE HONG KONG SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China ("the Hong Kong Special Administrative Region") and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland ("the United Kingdom") (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between the Hong Kong Special Administrative Region and the United Kingdom;
Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

(a) The term "aeronautical authorities" means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport, and for the purpose of Article 7, the Civil Aviation Authority and in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Director of Civil Aviation, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

(b) The term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(c) The term "area" in relation to the United Kingdom has the meaning assigned to "territory" in Article 2 of the Chicago Convention, and in relation to the Hong Kong Special Administrative Region 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 Chicago Convention;

(e) The term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;

(f) The term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

Article 2. Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

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

Article 3. Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of its international air services:

- (a) The right to fly across its area without landing,
- (b) The right to make stops in its area for non-traffic purposes.

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

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

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

Article 4. Designation of and Authorisation of Airlines

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

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

(3) (a) The Government of the United Kingdom shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights

specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region.

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

(4) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities.

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

Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorisations

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

(a) (i) In the case of the Government of the United Kingdom, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region;

(ii) In the case of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of the United Kingdom or its nationals; or

(b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or

(c) If that airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

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

Article 6. Principles Governing Operation of Agreed Services

(1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

(2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the specified routes other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) Traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) Traffic requirements of the region through which the agreed service passes, after taking account of other air services established by airlines of the States comprising that region; and

(c) The requirements of through airline operation.

(4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Contracting Parties in accordance with the principles set out in this Article.

Article 7. Tariffs

(1) The term "tariff" means one or more of the following:

(a) The fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;

(b) The rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;

(c) The conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate, including additional goods, services or other benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage or as a matter which is incidental thereto or consequential thereon; and

(d) The rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

Where fares or rates differ according to the season, day of the week or time of the day on which a flight is operated, the direction of travel or according to some other factor, each different fare or rate shall be regarded as a separate tariff whether or not it has been filed separately with the related conditions with the relevant authorities.

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines for carriage between the areas of the two Contracting Parties shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the interests of users, cost of operation, reasonable profit and market considerations.

(3) The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall not require their airlines to consult other airlines before filing for approval tariffs for services covered by the following provisions.

(4) Any proposed tariff for carriage between the United Kingdom and the Hong Kong Special Administrative Region shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline or airlines seeking their approval in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article. It shall be filed not less than 45 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(5) (a) A proposed tariff may be approved at any time by the aeronautical authorities of a Contracting Party, who may attach to their approval such expiry date as they consider appropriate. Provided a proposed tariff has been filed in accordance with paragraph (4) of this Article, it shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 21 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.

(b) Each proposed tariff which has been filed in the form required by paragraph (4) of this Article, but not in conformity with the minimum filing period therein specified, shall nevertheless be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party 22 days after the date of filing unless the aeronautical authorities of that Contracting Party have either notified the airline filing the proposed tariff within 15 days after the date of filing that the proposed tariff must be re-filed in conformity with the minimum filing period or served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party within 21 days after the date of filing written notice of disapproval of the proposed tariff.

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

(7) If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph (5) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine the tariff in accordance with paragraph (6) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

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

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

(a) Where a tariff has an expiry date, for more than 12 months after that date;

(b) Where a tariff has no expiry date, for more than 12 months after the date on which a replacement tariff is filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by a designated airline of a Contracting Party.

(10) Notwithstanding paragraphs (2) and (4)-(9) above, the aeronautical authorities of the United Kingdom shall not require the filing for their approval of tariffs for the carriage of cargo between points in the areas of the two Contracting Parties. In such cases, references in paragraphs (4)-(9) above to receipt of filings shall be deemed to refer to the receipt of such filings by the Hong Kong Special Administrative Region.

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

(b) Any proposed tariff for such carriage shall be filed by the designated airline of one Contracting Party seeking approval of such tariff with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. It shall be filed in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article and not less than 45 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 21 days after the date of filing, they have served on the designated airline seeking approval of such tariff written notice of disapproval.

(d) The aeronautical authorities of a Contracting Party may withdraw approval of any such tariff approved or deemed to be approved by them on giving 90 days' notice to the designated airline charging such tariff. That airline shall cease to charge such tariff at the end of that period.

(e) Notwithstanding sub-paragraphs (a)-(d) above, the aeronautical authorities of the United Kingdom shall not require the filing for their approval of tariffs to be charged by the designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region for the carriage of cargo between the area of the United Kingdom and a State other than the United Kingdom.

(12) Notwithstanding the provisions of paragraphs (5) and (11)(c) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not disapprove any proposed tariff filed with them by a designated airline of the other Contracting Party 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 the first Contracting Party for comparable services between the same points.

Article 8. Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of one Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.

(2) The following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the area of the other Contracting Party:

- (i) Repair, maintenance and servicing equipment and component parts;
- (ii) Passenger handling equipment and component parts;
- (iii) Cargo-loading equipment and component parts;
- (iv) Security equipment including component parts for incorporation into security equipment;
- (v) Computer equipment and component parts used to assist in one or more of the above matters;
- (vi) Instructional material and training aids; and
- (vii) Airline and operators' documents;

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 equipment is to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party.

(3) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of a designated airline of one Contracting Party (used in any of the matters referred to in paragraph (2) of this Article) distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such regular equipment and such other items are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party.

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

(5) 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.

(6) 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), (2) and (3) of this Article, provided that that other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.

(7) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival. This paragraph is not applicable to the cabin baggage of passengers arriving in the United Kingdom from the Hong Kong Special Administrative Region and transferring to an intra-European Union flight.

Article 9. Aviation Security

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

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

(3) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago 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.

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

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

Article 10. Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of that Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 11. Conversion and Remittance of Revenue

(1) The designated airlines of the United Kingdom shall have the right to convert and remit to the United Kingdom from the Hong Kong Special Administrative Region on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to convert and remit to the Hong Kong Special Administrative Region from the United Kingdom on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

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

Article 12. Airline Representation and Sales

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

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

Article 13. User Charges

(1) 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.

(2) 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 organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 14. Relief from Double Taxation

(1) The existing taxes to which this Article shall apply are in particular:

(a) In the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the profits tax (hereinafter referred to as "Hong Kong tax");

(b) In the case of the United Kingdom:

(i) The income tax; and

(ii) The corporation tax

(hereinafter referred to as "United Kingdom tax").

(2) This Article shall also apply to any identical or substantially similar taxes which are imposed by either Contracting Party after the signature of this Agreement in addition to, or in place of, the existing taxes. The competent authorities shall notify each other of any substantial changes which have been made in their respective taxation laws.

(3) Income or profits derived from the operation of aircraft in international traffic by an airline of one Contracting Party, including any income or profits attributable to its participation in a pool, joint business or international operating agency, and proportionate to its share in the pool or joint operation, which are subject to tax in the area of that Contracting Party, shall be exempt from tax imposed in the area of the other Contracting Party.

(4) For the purpose of this Article:

(a) Interest on funds directly connected with the operation of aircraft in international traffic shall be regarded as profits from the operation of such aircraft;

(b) The term "operation of aircraft" shall include:

(i) The carriage by air of persons, baggage, livestock, goods, mail or merchandise;

(ii) The sale of tickets or similar documentation connected with such carriage, either for the airline or for any other airline;

(iii) The incidental rental or lease of aircraft on a charter basis;

(c) The term "international traffic" means any carriage by an aircraft except where such carriage is solely between places in the area of the other Contracting Party;

(d) The term "airline of one Contracting Party" means, in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, an airline incorporated and having its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region and in the case of the United Kingdom, an airline which is resident in the United Kingdom for the purposes of United Kingdom tax: and an airline of one Contracting Party shall not be at the same time an airline of the other Contracting Party;

(e) The term "Contracting Party" means the Hong Kong Special Administrative Region or the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, as the context requires;

(f) The term "competent authority" means, in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Commissioner of Inland Revenue or his authorised representative, or any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the Commissioner or similar functions, and, in the case of the United Kingdom, the Commissioners of Inland Revenue or their authorised representative;

(g) The term "area" in respect of the Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in respect of the United Kingdom means Great Britain and Northern Ireland including any area outside the territorial sea of the United Kingdom which in accordance with international law has been or may hereafter be designated, under the laws of the United Kingdom concerning the Continental Shelf, as an area within which the rights of the United Kingdom with respect to the sea bed and sub-soil and their natural resources may be exercised,

(h) The term "tax" means Hong Kong tax or United Kingdom tax as the context requires.

(5) The competent authorities of the Contracting Parties shall, through consultation, endeavour to resolve by mutual agreement any disputes regarding the interpretation or application of this Article. Article 16 (Settlement of Disputes) shall not apply to any such dispute.

(6) Notwithstanding Article 20 (Entry into Force) each Contracting Party shall notify to the other the completion of the procedures required by its law for the bringing into force of this Article and this Article shall thereupon have effect:

(a) In the Hong Kong Special Administrative Region, for any year of assessment beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which this Agreement is signed;

(b) In the United Kingdom:

(i) In respect of income tax, for any year of assessment beginning on or after 6th April in the calendar year next following that in which this Agreement is signed;

(ii) In respect of corporation tax, for any financial year beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which this Agreement is signed.

(7) Either Contracting Party may terminate this Article without terminating the remainder of this Agreement by giving notice to the other Contracting Party at least six months before the end of any calendar year.

(8) Where notice of termination of this Agreement is given under Article 18, or notice of termination of this Article is given under paragraph (7), then, notwithstanding anything in Article 18 to the contrary, this Article shall cease to have effect:

(a) In the Hong Kong Special Administrative Region, for any year of assessment beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which notice is given;

(b) In the United Kingdom:

(i) In respect of income tax, for any year of assessment beginning on or after 6th April in the calendar year next following that in which notice is given;

(ii) In respect of corporation tax, for any financial year beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which notice is given.

(9) This Article shall not have effect so long as an Agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income or income and capital gains providing for similar exemptions has effect between the Contracting Parties.

Article 15. Consultation

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

Article 16. Settlement of Disputes

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

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

(a) Within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two arbitrators, within 60 days of the appointment of the second;

(b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation to make the necessary appointment within 30 days. If the President con-

siders that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

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

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

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

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

(7) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

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

Article 17. Amendment

Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect when confirmed in writing by the Contracting Parties.

Article 18. Termination

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

Article 19. Registration with the International Civil Aviation Organisation

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

Article 20. Entry into Force

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

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

Done, in duplicate at Hong Kong this 25th day of July 1997, in the English and Chinese languages, both texts being equally authoritative.

For the Government
of the Hong Kong Special Administrative Region
of the People's Republic of China:

STEPHEN IP

For the Government
of the United Kingdom of Great Britain
and Northern Ireland:

ROBERT FRANCIS CORNISH

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

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

Points in the United Kingdom--Intermediate Points--Hong Kong Special Administrative Region--

Points Beyond.

Notes

1. The designated airline or airlines of the United Kingdom may, on any or all flights, omit calling at any points on the route schedule specified above, and may serve intermediate points in any order and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at a point in the United Kingdom.

2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the area of the Hong Kong Special Administrative Region or in the area of the Hong Kong Special Administrative Region to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

3. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or as a beyond point.

Section 2

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

Hong Kong Special Administrative Region--Intermediate Points--Points in the United Kingdom-- Points Beyond.

Notes

1. The designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region may, on any or all flights, omit calling at any points on the route schedule specified above, and may serve intermediate points in any order, and points in the United Kingdom in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin in the Hong Kong Special Administrative Region.

2. No traffic may be picked up at an intermediate point to be set down in the area of the United Kingdom or in the area of the United Kingdom to be set down at a point beyond, and vice versa, except as may from time to time be determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties. This restriction also applies to all forms of stop-over traffic.

3. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or as a beyond point.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE DE HONG KONG DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine ("la Région administrative spéciale de Hong Kong") et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ("le Royaume-Uni"), (ci-après dénommés les "Parties contractantes"),

Désireux de conclure un accord aux fins de mettre en place le cadre de l'exploitation des services aériens entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et le Royaume-Uni,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

a) L'expression "autorités aéronautiques" désigne dans le cas du Royaume-Uni, le Secrétaire d'État aux transports, et aux fins d'application de l'Article 7, l'Autorité de l'Aviation civile et, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, le Directeur de l'Aviation civile, ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) L'expression "entreprise de transport aérien désignée" désigne une entreprise de transport aérien désignée et habilitée, conformément à l'Article 4 du présent Accord;

c) L'expression "zone" en ce qui concerne le Royaume-Uni, a la signification attribuée au terme "territoire" dans l'Article 2 de la Convention de Chicago et, en ce qui concerne la Région administrative spéciale de Hong Kong, inclut 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 la Convention de Chicago;

e) L'expression "le présent Accord" désigne également l'Annexe audit Accord et tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'au présent Accord;

f) L'expression "redevances d'usage" s'entend des paiements demandés aux entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques compétentes ou qu'elles permettent de demander à ces entreprises pour l'utilisation des terrains ou d'installations d'aéroports ou d'installations de navigation aérienne, y compris les prestations et facilités qui y sont associées, par les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et marchandises transportés.

Article 2. Dispositions de la Convention de Chicago applicables aux services aériens internationaux

Dans la mise en oeuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les Annexes et tous amendements à la Convention ou à ses Annexes, s'appliquant aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux :

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

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante de l'Annexe au présent Accord. Lesdits services et routes sont ci-après appelés "les services agréés" et "les routes spécifiées" respectivement. Pour l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante bénéficient, en plus 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 le courrier, séparément ou conjointement.

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

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou de faits politiques 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. 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 spécifiées; elle peut aussi retirer ou modifier ces désignations.

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

3. a) Le Gouvernement du Royaume-Uni 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 ladite entreprise de transport aérien est immatriculée dans la Région administrative spéciale de Hong Kong et qu'elle y a son lieu principal d'activités.

b) Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent Article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord, s'il n'a pas la preuve qu'une partie substantielle de la propriété et du contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains du Gouvernement du Royaume-Uni ou de ses ressortissants.

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

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

Article 5. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation

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

a) i) Dans le cas du Gouvernement du Royaume-Uni, si ce dernier n'a pas la preuve qu'une entreprise de transport aérien est immatriculée et a son lieu principal d'activités dans la Région administration spéciale de Hong Kong;

ii) Dans le cas du Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong, si ce dernier n'a pas la preuve qu'une partie importante de la propriété et du contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement du Royaume-Uni ou de ses ressortissants; ou

b) Si 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 cette entreprise de transport aérien manque d'une autre façon à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

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

Article 6. Principes régissant l'exploitation des services 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 porter indûment préjudice aux 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 sur les routes indiquées et avoir pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

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

b) Aux besoins du trafic dans la région desservie par les services agréés, compte tenu des autres services assurés par des entreprises de transport aérien des États de la région; et

c) Aux exigences de l'exploitation des services long courrier.

4. La capacité à fournir sur les routes indiquées est déterminée conjointement de temps à autre par les Parties contractantes, conformément aux principes stipulés dans le présent Article.

Article 7. Tarifs

1. Le terme "tarif" s'entend indifféremment :

a) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport des passagers et de leurs bagages par des services aériens réguliers, ainsi que des frais et conditions relatives aux prestations accessoires à ce transport;

b) Du taux de fret appliqué par une entreprise de transport aérien pour le transport du fret (à l'exception du courrier) par des services aériens réguliers;

c) Des conditions qui régissent la disponibilité ou l'applicabilité dudit prix ou dudit taux de fret, y compris les biens, services ou autres avantages à fournir ou à rendre disponibles en relation avec ledit transport ou qui en résultent; et

d) De la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou sur les lettres de transport aérien établies par lui pour le transport par des services aériens réguliers.

Lorsque les barèmes ou les taux varient suivant la saison, le jour de la semaine ou l'heure de la journée à laquelle le vol est exploité, la direction du voyage ou quelque autre facteur, chaque barème ou taux différent est considéré comme un tarif distinct qu'il ait été déposé séparément ou non, assorti des conditions qui s'y attachent, auprès des autorités compétentes.

2. Les tarifs que les entreprises désignées par les Parties contractantes appliquent au transport entre leurs territoires sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et sont fixés à des niveaux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation à retenir, y compris l'intérêt des usagers, les frais d'exploitation, une marge de bénéfices raisonnables et la situation du marché.

3. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne demandent pas à leurs entreprises de transport aérien de consulter d'autres entreprises avant de déposer, pour agrément, les tarifs correspondant aux services couverts par les dispositions suivantes.

4. Tout tarif proposé pour le transport entre le Royaume-Uni et la Région administrative spéciale de Hong Kong doit être déposé auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par l'entreprise de transport aérien désignée ou par les entreprises de transport désignées sous la forme que les autorités aéronautiques peuvent séparément exiger pour faire apparaître les éléments d'information prévus au paragraphe 1 du présent Article. Il est déposé 45 jours au moins (ou un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date proposée pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé est considéré comme ayant été déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il est reçu par lesdites autorités aéronautiques.

5. a) Un tarif proposé peut être à n'importe quel moment agréé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante, qui peuvent inclure dans leur approbation une date d'expiration qu'elles jugent appropriée. Dans la mesure où un tarif proposé a été déposé conformément au paragraphe 4 du présent Article, il est censé avoir été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, à moins que, dans les 21 jours (ou dans un délai plus court convenu par les autorités aéronautiques des Parties contractantes), après la date à laquelle il a été déposé, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante aient notifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur refus du tarif proposé.

b) Chaque tarif proposé qui a été déposé sous la forme requise par le paragraphe 4 du présent Article sans égard à la période minimum fixée dans ledit paragraphe, est néanmoins censé avoir été approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante 22 jours après la date de la déposition, à moins que les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante aient notifié à l'entreprise de transport aérien ayant déposé le tarif proposé dans les 15 jours après la date de ladite déposition qu'elle doit déposer à nouveau le tarif proposé en se conformant à la période minimum fixée à cet effet ou notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante dans les 21 jours après la date à laquelle le refus du tarif proposé a été notifié par écrit.

6. Si une notification de désapprobation est adressée, conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent Article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent fixer le tarif par accord mutuel. À cet effet, l'une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours de la notification de désapprobation, demander des consultations entre les

autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui doivent avoir lieu dans les 30 jours de la réception par l'autre Partie contractante de la notification écrite de la demande.

7. Si un tarif est rejeté par l'une des autorités aéronautiques conformément au paragraphe 5 du présent Article, et si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à fixer le tarif par accord mutuel, conformément au paragraphe 6 du présent article, le différend peut être réglé conformément aux dispositions de l'Article 16 du présent Accord.

8. Sous réserve du paragraphe 9 du présent Article, un tarif fixé conformément aux dispositions du présent Article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé.

9. Sauf accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, et pour la période dont elles peuvent convenir, un tarif n'est pas prorogé en vertu du paragraphe 8 du présent Article :

a) Au-delà de douze mois après la date d'expiration, quand ce tarif comprend une telle date;

b) Quand il n'en comporte pas, au-delà de douze mois après la date du dépôt d'un nouveau tarif auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes.

10. Nonobstant les paragraphes 2 et 4 à 9 ci-dessus, les autorités aéronautiques du Royaume-Uni n'exigent pas le dépôt pour agrément des tarifs pour le transport de marchandises entre des points de leurs territoires. Dans ces cas, les références contenues aux paragraphes 4 à 9 ci-dessus concernant les dépôts sont censées se référer au reçu desdits dépôts par la Région administrative spéciale de Hong Kong.

11. a) Les tarifs appliqués par une entreprise de transport aérien désignée du Royaume-Uni pour le transport entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et un autre État que le Royaume-Uni doivent être agréés par les autorités aéronautiques de la Région administrative spéciale de Hong Kong et, le cas échéant, par celles de l'autre État. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative de Hong Kong pour les transports entre le Royaume-Uni et un autre État doivent être approuvés par les autorités aéronautiques du Royaume-Uni et, le cas échéant, par celles de l'autre État.

b) Tout tarif proposé pour un transport de cette nature est déposé par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes qui en sollicite l'agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans la forme exigée par ces autorités afin de divulguer les éléments spécifiés au paragraphe 1 du présent Article, 45 jours au moins (ou dans un délai plus court si lesdites autorités y consentent) avant la date projetée de son entrée en vigueur. Le tarif proposé est réputé déposé à la date à laquelle ces autorités aéronautiques l'ont reçu.

c) Tout tarif ainsi proposé peut être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques de la Partie contractante auprès desquelles il a été déposé et il est réputé tel par ces autorités, à moins que, dans les 21 jours suivant la date de son dépôt, elles ne fassent tenir à l'entreprise désignée qui en sollicite l'agrément une notification écrite signifiant leur refus.

d) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent retirer leur agrément à tout tarif de cette nature déjà agréé ou réputé être agréé par elles, moyennant l'envoi d'un

préavis de 90 jours à l'entreprise de transport aérien désignée qui applique ce tarif. L'entreprise en question cesse d'appliquer le tarif à la fin de cette période.

e) Nonobstant les dispositions des alinéas a) à d) ci-dessus, les autorités aéronautiques du Royaume-Uni n'exigent pas le dépôt, pour leur approbation, des tarifs devant être appliqués par l'entreprise de transport aérien désignée ou les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong Kong pour le transport de fret entre la zone du Royaume-Uni et un État autre que le Royaume-Uni.

12. Nonobstant les dispositions du paragraphe 5 et de l'alinéa c) du paragraphe 11 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 et la date d'expiration, mais pas nécessairement par l'itinéraire utilisé) au tarif appliqué par une entreprise de transport aérien de la première Partie contractante pour des services comparables entre les mêmes points.

Article 8. Droits de douane

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accises et autres redevances ou frais similaires, non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, à condition que ces équipements normaux et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Les éléments ci-après introduits par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante dans la zone de l'autre Partie contractante :

- i) Les réparations, l'entretien et le matériel d'entretien ainsi que les pièces détachées;
- ii) Le matériel et les pièces détachées pour le transport des passagers;
- iii) Le matériel et les pièces détachées pour l'embarquement du fret;
- iv) Le matériel de sécurité, y compris les pièces détachées y afférentes;
- v) Le matériel informatique et les pièces détachées y afférentes pour l'équipement susmentionné;
- vi) Les documents d'instruction et de formation; et
- vii) Les documents relatifs à l'entreprise de transport aérien et à ses exploitants;

sont exonérés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accises et autres frais et impôts semblables qui ne sont pas fondés sur le coût des services fournis à l'arrivée, même dans le cas où lesdits équipements doivent être utilisés pour tout ou partie d'un vol au-dessus de la zone de l'autre Partie contractante.

3. Les équipements normaux, les combustibles, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs, et les

provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac), billets imprimés, feuilles de route, documents imprimés à en-tête de l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes (utilisés pour tout élément cité à l'alinéa 2 du présent Article), distribués gratuitement par ladite entreprise, introduits dans la région de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise de transport aérien, sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accises et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la région de l'autre Partie contractante.

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

5. 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.

6. 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, 2 et 3 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

7. Les bagages et les marchandises en transit direct dans la région d'une Partie contractante sont exonérés des droits de douane, droits d'accises et frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée. Le présent paragraphe ne s'applique pas aux bagages de cabine des voyageurs arrivant au Royaume-Uni en provenance de la Région administrative spéciale de Hong Kong et en transfert sur un vol au sein de l'Union européenne.

Article 9. Sécurité aérienne

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a de protéger la sûreté de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Chaque Partie contractante agit en particulier, conformément aux dispositions sur la sûreté de l'aviation de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature à La Haye le 16

décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Chaque Partie contractante accorde sur demande à l'autre toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté 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 de Chicago. Chaque Partie contractante exige des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés sur son propre registre, ou qui ont leur lieu principal d'activités ou leur résidence permanente dans sa zone, et des exploitants d'aéroports de sa zone, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sécurité de l'aviation.

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

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

Article 10. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, des relevés statistiques périodiques ou autres dont celle-ci a raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte, sur les services agréés, par les entreprises de transport aérien désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus pour permettre de déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises de transport aérien désignées sur les services agréés, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 11. Conversion et transfert des recettes

1. Les entreprises de transport aérien désignées du Royaume-Uni ont le droit de convertir et de transférer au Royaume-Uni hors de la Région administrative spéciale de Hong Kong, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales. Les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong Kong ont le droit de convertir et de transférer du Royaume-Uni vers la Région administrative spéciale de Hong Kong, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

2. La conversion et le transfert de ces recettes sont autorisées sans restriction au taux de change applicable aux transactions au comptant 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 12. Représentation et ventes des entreprises de transport aérien

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire entrer et d'employer dans la région de cette autre Partie contractante leurs cadres de direction, personnel technique, d'exploitation et les autres personnels spécialisés 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 en toute autre monnaie librement convertible.

Article 13. 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 aux entreprises de transport aérien d'autres États exploitant des services aériens internationaux similaires.

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

Article 14. Mesures destinées à éviter la double imposition

1. Les impôts actuels auxquels s'applique le présent Article sont, notamment :

a) Dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, l'impôt sur les bénéfices (ci-après appelé "l'impôt de Hong Kong");

b) Dans le cas du Royaume-Uni :

i) L'impôt sur le revenu des particuliers; et

ii) L'impôt sur les sociétés

(ci-après dénommés "impôt du Royaume-Uni").

2. Le présent Article s'applique également aux impôts de toute nature identiques ou analogues qui seraient établis par chacune des Parties contractantes après la signature du présent Accord et qui s'ajouteraient aux impôts existants, ou qui les remplaceraient. Les autorités compétentes se communiquent toute modification importante portée à leurs législations fiscales respectives.

3. Les revenus ou les bénéfices provenant de l'exploitation en trafic international d'un aéronef par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante, y compris tout revenu ou bénéfice découlant de sa participation à un pool, partenariat ou agence d'exploitation internationale et proportionnés à sa part dans ledit pool ou ladite affaire en participation, imposables dans la zone de la Partie contractante sont exonérés des impôts appliqués dans la zone de l'autre Partie contractante.

4. Aux fins du présent Article :

a) Les intérêts sur les fonds directement liés à l'exploitation d'un aéronef pour les transports internationaux sont considérés comme des bénéfices découlant de l'exploitation dudit aéronef;

b) L'expression "exploitation d'un aéronef" inclut :

i) Le transport aérien de personnes, bagages, animaux, biens, courrier ou marchandises;

ii) La vente de billets ou documents semblables liés audit transport, soit pour l'entreprise de transport aérien soit pour toute autre entreprise de transport aérien;

iii) La location ou la concession éventuelle d'un aéronef pour des vols affrétés;

c) L'expression "trafic international" désigne le transport effectué par un aéronef exclusivement entre des points situés dans la zone de l'autre Partie contractante;

d) L'expression "entreprise de transport aérien d'une Partie contractante" désigne, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong une entreprise constituée et ayant son principal centre d'activités dans la Région administrative spéciale de Hong Kong et, dans le cas du Royaume-Uni, une entreprise de transport aérien résidant au Royaume-Uni aux fins des impôts prélevés dans ce pays; d'autre part, une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante ne peut en aucun cas être une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante;

e) L'expression "Partie contractante" désigne la Région administrative spéciale de Hong Kong ou le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, selon le contexte;

f) L'expression "autorité compétente" désigne, en ce qui concerne la Région administrative spéciale de Hong Kong, le Commissaire à l'Administration fiscale ou son représentant autorisé, ou toute personne ou organisme autorisé à accomplir toutes fonctions exercées à l'heure actuelle par le Commissaire ou des fonctions semblables, et, dans le cas du Royaume-Uni, les Commissaires à l'Administration fiscale ou leur représentant autorisé;

g) Le terme "zone", en ce qui concerne la Région administrative spéciale de Hong Kong, inclut l'île de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux territoires, et, en ce qui concerne le Royaume-Uni, la Grande-Bretagne et l'Irlande du Nord, y compris toute zone à l'extérieur des eaux territoriales du Royaume-Uni qui, conformément au droit international a été ou peut par la suite être désignée, dans le cadre de la législation du Royaume-Uni concernant le Plateau continental, comme étant une zone au sein de laquelle les droits du Royaume-Uni relatifs aux fonds et aux tréfonds marins et à leurs ressources naturelles, peuvent être exercés;

h) Le terme "impôt" désigne l'impôt de Hong Kong ou l'impôt du Royaume-Uni, selon le contexte.

5. Les autorités compétentes des Parties contractantes s'efforceront, dans le cadre de consultations, de résoudre par accord mutuel tout différend concernant l'interprétation ou l'application du présent Article. L'Article I6 (Règlement des différends) ne s'applique pas dans ce cas.

6. Nonobstant l'Article 20 (Entrée en vigueur), chaque Partie contractante notifie à l'autre l'accomplissement des procédures requises par sa législation pour l'entrée en vigueur du présent Article et ledit Article prend effet :

a) Dans la Région administrative spéciale de Hong Kong, pour toute année d'imposition à partir du 1er avril de l'année civile faisant suite à celle pendant laquelle le présent Accord est signé;

b) Au Royaume-Uni :

i) En ce qui concerne l'impôt sur le revenu, pour toute année d'imposition à partir du 6 avril de l'année civile faisant suite à celle pendant laquelle le présent Accord est signé;

ii) En ce qui concerne l'impôt sur les bénéfices des sociétés, tout exercice fiscal à partir du 1er avril de l'année civile faisant suite à celle pendant laquelle le présent Accord est signé.

7. Chaque Partie contractante peut dénoncer le présent Article sans pour cela dénoncer le reste du présent Accord par notification à l'autre Partie contractante six mois au moins avant la fin de toute année civile.

8. Dans le cas où la dénonciation du présent Accord est notifiée en vertu de l'Article 18, ou dans le cas où le présent Article est dénoncé en vertu des dispositions du paragraphe 7, le présent Article cesse d'avoir effet nonobstant toute indication contraire dans l'Article 18 :

a) Dans la Région administration spéciale de Hong Kong, toute année d'imposition à partir du 1^{er} avril de l'année civile faisant suite à celle pendant laquelle ladite notification a été donnée;

b) Au Royaume-Uni :

i) En ce qui concerne l'impôt sur le revenu, pour toute année d'imposition à partir du 6 avril de l'année civile faisant suite à celle pendant laquelle ladite notification est donnée;

ii) En ce qui concerne l'impôt sur les bénéfices des sociétés, pour tout exercice financier commençant le 1^{er} avril de l'année suivant celle au cours de laquelle ladite notification est donnée.

9. Le présent Article n'est pas en vigueur dans le cas où un accord visant à éviter la double imposition en ce qui concerne les impôts sur le revenu ou le revenu et les gains en capital procurant des exonérations semblables est en vigueur entre les Parties contractantes.

Article 15. Consultations

Une Partie contractante peut à tout moment demander des consultations concernant la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Lesdites consultations, qui peuvent se dérouler entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, débutent dans les 60 jours à partir de la date de la réception par l'autre Partie contractante d'une demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

Article 16. 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 suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante désigne un arbitre. Un ressortissant d'un État 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 ressortissant d'un État 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 établit son règlement intérieur. Sur instructions du tribunal, ou

à la requête de l'une des Parties contractantes, une conférence se réunit 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 entière 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 l'audience ou, en l'absence de celle-ci, 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'éclaircissement concernant la décision dans les 15 jours suivant sa réception et lesdits éclaircissements sont donnés dans les 15 jours de la requête.

7. La décision du tribunal a force exécutoire à l'égard des Parties contractantes.

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

Article 17. Amendements

Tout amendement au présent Accord, convenu par les Parties contractantes, entre en vigueur après confirmation écrite de la part des Parties contractantes.

Article 18. Dénonciation

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 alors fin à minuit (heure locale du lieu de réception de la notification), immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par ladite autre Partie, à moins que cette notification ne soit retirée avant l'expiration de ce délai.

Article 19. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et tout amendement s'y rapportant sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Entrée en vigueur

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

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Hong Kong le 25 juillet 1997, dans les langues anglaise et chinoise, les deux textes faisant également foi.

Pour le Gouvernement
de la Région administrative spéciale de Hong Kong
de la République populaire de Chine :

STEPHEN IP

Pour le Gouvernement
du Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord :

ROBERT FRANCIS CORNISH

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première section

Routes à exploiter par la ou les entreprise(s) de transport aérien désignée(s) du Royaume-Uni :

Points au Royaume-Uni - points intermédiaires - Région administrative spéciale de Hong Kong - points au-delà.

Notes

1. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Royaume-Uni peuvent, lors de tout vol, omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus, et desservir dans n'importe quel ordre les points intermédiaires et les points au-delà, à condition que les services agréés sur ses routes aient comme point d'origine le Royaume-Uni.

2. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire et débarqué dans la zone de la Région administrative spéciale de Hong Kong, ni dans la zone de la Région administrative spéciale de Hong Kong pour être débarqué à un point au-delà, et vice-versa, sauf sur décision que peuvent conjointement prendre les Parties contractantes de temps à autre. Cette restriction s'applique également à toute forme de transport avec escale.

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

Section 2

Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la Région administrative spéciale de Hong Kong :

Région administrative spéciale de Hong Kong - points intermédiaires - points au Royaume-Uni - points au-delà.

Notes

1. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la Région administrative spéciale de Hong Kong peuvent, lors de tout vol, omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points intermédiaires et les points au Royaume-Uni ainsi que les points au-delà, pourvu que les services agréés sur ses routes aient pour origine la Région administrative spéciale de Hong Kong.

2. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire pour être débarqué dans la zone du Royaume-Uni ni pour la zone du Royaume-Uni pour être débarqué à un point au-delà, et vice-versa, sauf sur décision que peuvent prendre de temps à autre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Cette restriction s'applique également à toute forme de transport avec escale.

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

[RELATED LETTER — LETTRE CONNEXE]

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

中華人民共和國香港特別行政區行政長官

董建華先生：

我謹通知你，中央人民政府授權香港特別行政區政府與大不列顛及北愛爾蘭聯合王國政府簽署中華人民共和國香港特別行政區政府和大不列顛及北愛爾蘭聯合王國政府民用航空運輸協定。

順致敬意。

中華人民共和國國務院
副總理兼外交部長
錢其琛

一九九七年七月三日於北京

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

Mr. Tung Chee Hwa,

I hereby inform you that the Central People's Government authorizes the Government of the Hong Kong Special Administrative Region to conclude with the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland the Air Services Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. Best regards,

QIAN QICHEN
Vice Premier of the State Council
and Minister for Foreign Affairs

Beijing, 3 July 1997

Chief Executive
Hong Kong Special Administrative Region
People's Republic of China

[TRANSLATION — TRADUCTION]

Monsieur le Chef de l'Exécutif,

Je vous informe par la présente que le Gouvernement populaire central autorise le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de conclure avec le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord l'Accord relatif aux services aériens entre Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs,

QIAN QICHEN
Vice Premier Ministre du Conseil d'Etat
et Ministre des affaires étrangères

Beijing, le 3 juillet 1997

M. Tung Chee Hwa
Chef de l'Exécutif
Région administrative spéciale de Hong Kong
République populaire de Chine

