

No. 37420

**Hong Kong Special Administrative Region (under
authorization by the Government of China)
and
Denmark**

Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the Kingdom of Denmark concerning scheduled air services (with annex). Hong Kong, 14 March 2000

Entry into force: *14 March 2000 by signature, in accordance with article 21*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *China, 24 April 2001*

**Région administrative spéciale de Hong-Kong (par
autorisation du Gouvernement chinois)
et
Danemark**

Accord relatif aux services aériens réguliers entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement du Royaume dn Danemark (avec annexe). Hong-Kong, 14 mars 2000

Entrée en vigueur : *14 mars 2000 par signature, conformément à l'article 21*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Chine, 24 avril 2001*

[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 KINGDOM OF DENMARK CONCERNING SCHEDULED AIR SERVICES

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People Republic of China (the Hong Kong Special Administrative Region) and the Government of the Kingdom of Denmark,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for scheduled air services between the Hong Kong Special Administrative Region and Denmark,

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of this Agreement:

(a) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Secretary for Economic Services and the Director of Civil Aviation, and in the case of Denmark, the Ministry of Transport, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities;

(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 Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to Denmark has the meaning assigned to "territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

(d) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the said Convention;

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

(f) The term "tariff" means 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;

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

the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attached to it; and 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.

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 relevant Annexes and any relevant amendments to the Convention or to these Annexes, insofar as these provisions are applicable to international air services.

Article 3. Grant of Rights

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

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

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

(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.

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 authorisations.

(3) (a) The Government of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to refuse to grant the 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 Denmark or its citizens.

(b) The Government of the Kingdom of Denmark shall have the right to refuse to grant the 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 airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region.

(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 all applicable provisions of this Agreement, including those relating to tariffs.

Article 5. Revocation or Suspension of Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an 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 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 Denmark or its citizens;

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

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

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

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions 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 the Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

(2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the agreed services which the latter provides.

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

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

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

(c) The requirements of through airline operation.

(4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Contracting Parties.

Article 7. Approval of Schedules

(1) The schedules of the designated airlines of each Contracting Party shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

(2) The schedules shall be communicated at least 30 days before the beginning of the operations and shall include in particular the timetables, frequency of services and types and configuration of aircraft to be operated.

(3) Any subsequent modification in an operational programme of the designated airlines of one Contracting Party shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 8. Tariffs

(1) The tariffs to be applied by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the area of the other Contracting Party 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 cost of operation, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult

other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariffs, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because no other designated airline is operating on the same route.

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

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

(5) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (4) of this Article, 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.

(6) In approving tariffs, the aeronautical authorities of a Contracting Party may attach to their approval such terminal dates as they consider appropriate. Where a tariff has a terminal date, it shall remain in force until the due terminal date, unless withdrawn by the airline or airlines concerned with the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, or unless a replacement tariff is filed and approved prior to the terminal date.

When a tariff has been approved without a terminal date and where no new tariff has been filed and approved, this tariff shall remain in force until the aeronautical authorities of either Contracting Party give notice terminating its approval. Such notice shall be given at least 90 days before the intended terminal date of the tariff. The aeronautical authorities of the other Contracting Party may, within 30 days of receipt of the said notice, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties for the purpose of jointly determining a replacement tariff. Such consultations 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 (4) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine a tariff in accordance with para-

graphs (5) and (6) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

Article 9. Customs Duties

(1) Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the area of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.

(2) There shall also be relieved from the duties, fees and charges referred to in paragraph (1) of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided :

(a) Aircraft stores, introduced into or supplied in the area of a Contracting Party, and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party;

(b) Spare parts including engines introduced into the area of a Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party; and

(c) Fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the area of a Contracting Party for use in an aircraft engaged in an international air service of a designated airline of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the area of the Contracting Party in which they are taken on board.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs (1) and (2) of this Article provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

(5) 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.

Article 10. Avoidance of Double Taxation

(1) Income and profits derived from the operation of aircraft in international traffic by an airline of one Contracting Party, including participation in a pool service, a joint air transport operation or an international operating agency, which are subject to tax in the area of that Contracting Party shall be exempt from income tax, profits tax and all other taxes on income and profits imposed in the area of the other Contracting Party.

(2) Capital and assets of an airline of one Contracting Party relating to the operation of aircraft in international traffic shall be exempt from taxes on capital and assets imposed in the area of the other Contracting Party.

(3) Gains from the alienation of aircraft operated in international traffic and movable property pertaining to the operation of such aircraft which are received by an airline of one Contracting Party, the income and profits of which according to paragraph (1) are taxable only in the area of that Contracting Party, shall be exempt from any tax on gains imposed in the area of the other Contracting Party.

(4) For the purposes of this Article:

(a) The term income and profits includes revenues and gross receipts from the operation of aircraft for the carriage of persons, livestock, goods, mail or merchandise in international traffic including:

(i) The charter or rental of aircraft if such charter or rental is incidental to the operation of aircraft in international traffic;

(ii) The sale of tickets or similar documents, and the provision of services connected with such carriage, for the airline itself or for other airlines, but in the latter case only if such sales or provisions of services are incidental to the operation of aircraft in international traffic; and

(iii) Interest on funds directly connected with the operation of aircraft in international traffic;

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

(c) The term airline of one Contracting Party means,

(i) 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

(ii) In the case of Denmark, any airline which, under the laws of Denmark, is liable to tax therein by reason of domicile, residence, place of management or any other criterion of a similar nature, and includes the joint Danish, Norwegian and Swedish air transport consortium Scandinavian Airlines System (SAS), but only insofar as profits derived by SAS Danmark A/S, the Danish partner of the Scandinavian Airlines System (SAS), are in proportion to its share in that consortium;

(d) The term competent authority means,

(i) In the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Commissioner of Inland Revenue or his authorized representative, or any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the Commissioner or similar functions; and

(ii) In the case of Denmark, the Minister for Taxation or his authorised representative.

(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 17 (Settlement of Disputes) shall not apply to any such dispute.

(6) Notwithstanding Article 21 (Entry into Force) each Contracting Party shall in writing notify the other of the completion of the relevant procedures required by its law to bring this Article into force. The Article shall enter into force on the date of the receipt of the latter of these notifications and shall thereupon have effect in respect of income, profits and gains arising on or after the first day of January 1997 and on capital and assets held on or after that date.

(7) Notwithstanding Article 19 (Termination) where notice of termination of this Agreement is given under that Article, this Article shall cease to have effect, in relation to income, profits and gains received as well as capital and assets held on or after the first day of January in the calendar year next following the expiry of a period of six months after the date when such notice is given.

(8) This Article shall cease to have effect in the event that an agreement for the avoidance of double taxation with respect to taxes on income, providing for similar exemptions to those in this Article, enters into force between the Contracting Parties.

Article 11. 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 Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

Article 12. 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 13. Conversion and Remittance of Revenue

(1) The designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region shall on demand -- subject to the right of the other Contracting Party to exercise equitably and in good faith and on a non-discriminatory basis, the powers conferred by its laws -- have the right to convert and remit from Denmark local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of Denmark shall have the right to convert and remit from the Hong Kong Special Administrative Region on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be effected at the rate of exchange applicable to current transaction which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 14. 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 Contracting Parties shall not restrict the right of the designated airlines of each Contracting Party to sell, and of any person to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible currency.

Article 15. User Charges

(1) The term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities for the use of an airport or air navigation facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo.

(2) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(3) Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in such 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 such charges.

Article 16. Consultation

One Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement. Such consultations, which may -- if so agreed -- be between the aeronautical authorities of the Contracting Parties, shall begin within 90 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 17. Settlement of Disputes

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, 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 Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure.

At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.

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

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

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

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

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

Each Contracting Party shall bear its own costs and expenses.

Article 18. Amendment

Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall be made in writing and shall enter into force when confirmed in writing by the Contracting Parties.

Article 19. Termination

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

Article 20. Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 21. Entry into Force

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

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

Done, in duplicate at Hong Kong this 14th day of March 2000 in the English language.

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

STEPHEN IP SHU KWAN

For the Government of the Kingdom of Denmark:

JENS P JENSEN

ANNEX

Route Schedule

Section 1

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 Denmark -- points beyond.

Notes

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.

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

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in Denmark or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.

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

Section 2

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

Points in Denmark -- intermediate points -- Hong Kong Special Administrative Region -- points beyond.

Notes

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.

2. The designated airline or airlines of Denmark may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Denmark.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at the Hong Kong Special Administrative Region or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.

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

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE DE
HONG KONG DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ET LE
GOUVERNEMENT DU ROYAUME DU DANEMARK

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine (“ Région administrative spéciale de Hong Kong ”) et le Gouvernement du Royaume du Danemark,

Désireux de conclure un accord afin de mettre en place le cadre de l'exploitation des services aériens réguliers entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et Danemark,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord :

a) L'expression “ autorités aéronautiques ” désigne, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong le Secrétaire pour les Services économiques et le Directeur de l'Aviation civile et, dans le cas du Danemark, le Ministre des transports, ou dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent des autorités susmentionnées ;

b) L'expression “ entreprises de transport aérien désignées ” s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'article 4 du présent Accord ;

c) Le terme “ zone ”, en ce qui concerne la Région administrative spéciale de Hong Kong, désigne l'île de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux Territoires et, en ce qui concerne le Danemark, a la signification attribuée au terme “ territoire ” dans l'Article 2 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

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

e) L'expression “ le présent Accord ” désigne également l'Annexe au présent Accord et tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'au présent Accord.

f) Le terme “ tarif ” s'entend indifféremment :

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

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

Des conditions qui régissent la disponibilité ou l'applicabilité dudit prix ou dudit taux de fret, y compris les avantages qui s'y rattachent ; et

De la commission versée par une entreprise 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.

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 à celles de ses Annexes et de tout amendement qui serait apporté à la Convention ou à ses Annexes, et qui s'appliqueraient 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 des escales dans sa zone à des fins non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits ci-après spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante de l'Annexe au présent Accord. Lesdits services et lesdites routes sont ci-après appelés " les services convenus " et les " routes indiquées " respectivement. Pour l'exploitation des services convenus sur une route indiquée, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante bénéficient, outre les droits énoncés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales dans la zone de l'autre Partie contractante en des points fixés pour ladite route, conformément à l'Annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris du courrier, séparément ou conjointement pour des services aériens internationaux.

3. Aucune disposition 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 rémunération, à destination d'un autre point de la zone de l'autre Partie contractante.

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 convenus sur les routes indiquées, ainsi que d'annuler ou de modifier ces désignations.

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

3. a) 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 part substantielle de la propriété et du contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains du Gouvernement du Danemark, ou de ses ressortissants.

b) Le Gouvernement du Royaume du Danemark 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, dans tous les cas où il n'est pas certain que ladite entreprise de transport aérien est bien immatriculée dans la Région administrative spéciale de Hong Kong et qu'elle y a son lieu principal d'activités.

4. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de respecter les conditions prescrites par les lois et règlements que 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, y compris en ce qui concerne les tarifs.

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 nécessaire à l'exercice de ces droits :

a.) i) 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 Danemark ou de ses ressortissants ;

ii) Dans le cas du Gouvernement du Royaume du Danemark si celui-ci n'a pas la preuve que cette entreprise de transport aérien a été constituée et a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong Kong ; ou

b) Si l'entreprise 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 consultations avec l'autre Partie contractante.

Article 6. Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter les services convenus 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 convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées de l'autre Partie de manière à ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent.

3. Les services convenus, assurés 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 convenus, 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. Les Parties contractantes déterminent conjointement de temps à autre la capacité à fournir sur les routes indiquées.

Article 7. Approbation des horaires

1) Les horaires des entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante seront présentés à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

2) Les horaires seront communiqués 30 jours au moins avant le début des opérations et comporteront en particulier les horaires, la fréquence des services ainsi que le type et la configuration des appareils qui seront exploités.

3) Toute modification ultérieure au programme opérationnel des entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes sera soumise à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Article 8. Tarifs

1) Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour les transports entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et le Danemark sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu du coût de l'exploitation des services convenus, de l'intérêt des usagers, d'un bénéfice raisonnable et des tarifs des autres entreprises de transport aérien qui exploitent tout ou partie de la même route.

2) Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent Article peuvent être fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes qui sollicitent l'agrément du tarif, après consultation avec d'autres entreprises désignées exploitant tout ou partie de la même route. Toutefois, on ne peut empêcher une entreprise de transport aérien désignée de proposer, et les autorités aéronautiques d'approuver, un tarif, si cette entreprise n'a pas obtenu pour ce tarif l'accord des autres entreprises de transport aérien désignées, ou parce qu'aucune autre entreprise désignée n'exploite la même route.

3) Le tarif proposé par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante pour le transport à destination ou en provenance de l'autre Partie contractante doit être déposé auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes par l'entreprise de transport aérien désignée demandant approbation du tarif sous la forme que les autorités aéronautiques peuvent séparément exiger pour faire apparaître les éléments d'information prévus au paragraphe f) de l'Article premier. Il est déposé 60 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.

4. Tout tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à tout moment et, à condition qu'il ait été déposé conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent Article, il est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, sauf si dans les 30 jours (ou dans un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes), après la date du dépôt, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ont notifié par écrit leur refus du tarif proposé aux autorités de l'autre Partie contractante.

5. Si une notification du refus est adressée, conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent Article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent fixer conjointement le tarif. À cette fin, l'une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours de la notification de refus, demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui doivent débiter dans les 30 jours à compter de la date de réception d'une telle demande écrite par l'autre Partie contractante.

6. En approuvant les tarifs, les autorités d'une Partie contractante peuvent toutefois assortir leur approbation de dates d'expiration qu'elles considèrent appropriées. Lorsqu'un tarif est accompagné d'une date d'expiration, il reste en vigueur jusqu'à la date fixée, à moins qu'il ne soit retiré par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien concernées

ou à moins qu'un tarif de remplacement n'ait été déposé et approuvé avant la date d'expiration.

Lorsqu'un tarif a été approuvé sans date d'expiration ou qu'un nouveau tarif n'a pas été déposé et approuvé, ledit tarif reste en vigueur jusqu'au moment où les autorités aéronautiques de la Partie contractante concernée notifient à l'entreprise de transport aérien intéressée l'expiration de ce tarif. Une telle notification doit être donnée quatre-vingt-dix (90) jours au moins avant la date d'expiration prévue du tarif. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante peuvent demander, dans les 30 jours suivant la réception de la notification, des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes afin de fixer d'un commun accord un tarif de remplacement. Ces consultations seront tenues dans les 30 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante a reçu la demande faite par écrit.

7. Si un tarif est rejeté par l'une des autorités aéronautiques conformément au paragraphe 4 du présent Article, et si les autorités aéronautiques des Parties contractantes ne parviennent pas à fixer le tarif par accord mutuel, conformément aux paragraphes 5 et 6 du présent Article, le différend peut être réglé conformément aux dispositions de l'Article 17 du présent Accord.

Article 9. Droits de douane

1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante, de même que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à bord sont exempts de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition que lesdits équipements, carburants, lubrifiants et provisions restent à bord de l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient réexportés.

2. Sont également exemptés des droits, frais et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent Article, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

a) Les provisions de bord introduites ou embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes et, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs qui quittent le territoire en question et qui sont exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ;

b) Les pièces de rechange, y compris les moteurs, introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinées à l'entretien ou à la remise en état d'aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ; et

c) Les carburants, lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements sont destinés à être utilisés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

3) Il peut être exigé que les équipements et les approvisionnements mentionnés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4) Les exemptions que prévoit le présent Article s'appliquent également au cas où les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes ont conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article, à condition que ladite entreprise (ou lesdites entreprises) de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

5) Les bagages et les marchandises en transit direct dans la région d'une Partie contractante sont exonérés des droits de douane, droits d'accise et frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée.

Article 10. Prévention de la double imposition

1) Les revenus, et bénéfices liés à l'exploitation d'un aéronef utilisé pour des vols internationaux par une entreprise de transport aérien de l'une des Parties contractantes, y compris sous forme de participation à un service groupé, une opération commune de transport aérien ou une agence d'exploitation internationale qui sont soumis à un impôt sur le territoire de cette Partie contractante sont exonérés d'impôt sur le revenu et d'impôt sur les bénéfices, ainsi que de tous autres impôts sur les recettes ou les bénéfices appliqués sur le territoire de l'autre Partie contractante.

2) Le capital et les avoirs d'une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante liés à l'exploitation d'un aéronef pour le trafic international sont exonérés de tous impôts sur le capital et les avoirs, perçus dans la zone de l'autre Partie contractante.

3) Les bénéfices découlant du transfert d'un aéronef exploité pour le trafic international et des biens meubles ayant trait à l'exploitation dudit aéronef qui sont enregistrés par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante dont le revenu et les bénéfices conformément au paragraphe 1 ne sont assujettis à l'impôt sur les bénéfices que dans la zone de ladite Partie contractante.

4) Aux fins du présent Article :

a) L'expression "revenus et bénéfices" englobe les revenus et les recettes brutes découlant de l'exploitation d'un aéronef pour le transport de personnes, de bétail, de marchandises, de courrier ou autres dans le cadre du trafic international, y compris :

i) L'affrètement ou la location d'un aéronef s'il s'agit d'une occasion fortuite ;

ii) La vente de billets ou documents de même nature, et la prestation de services liés à ce transport, que ce soit pour ladite entreprise de transport aérien ou pour toute autre entreprise de transport aérien, mais dans ce cas uniquement s'il s'agit de vente ou prestation accessoire à l'exploitation de l'appareil en trafic international ; et

iii) Les intérêts sur les fonds directement liés à l'exploitation de l'aéronef pour le trafic international ;

b) L'expression " trafic international " désigne tout transport par un aéronef sauf lorsque ce transport relie uniquement des endroits situés sur le territoire de l'autre Partie contractante ;

c) L'expression " entreprise de transport aérien d'une Partie contractante " désigne,

i) Dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, une entreprise de transport aérien enregistrée et ayant son principal centre d'activité dans la Région administrative spéciale de Hong Kong ; et

ii) Dans le cas du Danemark, une entreprise de transport aérien qui, en vertu de la législation du Danemark, est imposable au Danemark au titre de domicile, résidence, établissement de gestion ou tout autre critère de même nature et inclut le Système scandinave des entreprises de transport aérien (SAS) composé des sociétés de transport aérien du Danemark, de la Norvège et de la Suède, mais uniquement dans la mesure où les bénéficiaires enregistrés par SAS Danemark A/S, le partenaire danois du SAS, sont proportionnels à sa participation audit consortium ;

d) L'expression " autorité compétente " désigne,

i) Dans le cas de 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 toute fonction incombant à l'heure actuelle au Commissaire ou des fonctions semblables ; et

ii) Dans le cas du Danemark, le Ministre des Impôts ou son représentant autorisé.

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 17 (Règlement des différends) ne s'applique pas dans ce cas.

6. Nonobstant l'Article 21 (Entrée en vigueur), chaque Partie contractante notifiera à l'autre que les procédures requises par sa législation en ce qui concerne l'entrée en vigueur du présent Article ont été accomplies. Le présent Article entrera en vigueur à la date de réception de la dernière de ces notifications et affectera les revenus, bénéfices et gains perçus à partir du 1er janvier 1997 ainsi que le capital et les avoirs détenus à partir de cette date.

7. Nonobstant l'Article 19 (Dénonciation) dans lequel la notification de la dénonciation du présent Accord est donnée, le présent Article cessera d'être en vigueur en ce qui concerne les revenus, bénéfices et gains reçus ainsi que le capital et les avoirs détenus à partir du 1er janvier de l'année civile faisant suite à l'expiration d'une période de six mois après la date à laquelle ladite notification est donnée.

8. Le présent Article cessera d'être en vigueur dans le cas où un accord, visant la prévention de la double imposition en ce qui concerne les impôts sur le revenu, indiquant des exonérations semblables à celles mentionnées dans le présent Article, entre en vigueur entre les Parties contractantes.

Article 11. 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 Partie contractante 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 sûreté de l'aviation fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. 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 sûreté de l'aviation.

4) Chaque Partie contractante convient que lesdits 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 bienveillance 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 12. Fourniture de statistiques

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

Article 13. Conversion et transfert des recettes

1) Les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong Kong ont le droit de convertir et de transférer, du Danemark vers la Région administrative spéciale de Hong Kong, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales, sous réserve du droit de l'autre Partie contractante d'exercer de façon équitable, de bonne foi et sur la base de la non discrimination les pouvoirs conférés par sa législation. Les entreprises de transport aérien désignées du Danemark ont le droit de convertir et de transférer, de 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 autorisés sans restriction au taux de change applicable aux transactions internationales en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont frappés d'aucune charge à l'exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations.

Article 14. 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 personnels de direction, leurs cadres techniques, les agents d'exploitation et les autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2) Les entreprises de transport aérien 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 Parties contractantes ne limiteront pas le droit des entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes de vendre et le droit de toute personne d'acheter ces prestations en monnaie locale ou dans toute autre monnaie librement convertible.

Article 15. Redevances d'usage

1) L'expression " redevances d'usage " s'entend des paiements demandés aux entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques compétentes pour l'utilisation des terrains ou des installations d'aéroports ou encore d'installations de navigation aérienne par les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et les marchandises transportés.

2) Une Partie contractante n'impose pas ou ne permet pas que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises de transport aérien exploitant des services aériens internationaux similaires.

3. Chaque Partie contractante encourage la concertation sur les redevances d'usage entre ses autorités responsables de la perception de ces redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par ces autorités, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de

ces entreprises. Toutes propositions de modification des redevances d'usage sont communiquées aux usagers avec un 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 tous renseignements utiles sur les redevances d'usage.

Article 16. Consultations

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations concernant la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Ces consultations, qui peuvent, si les Parties en conviennent, se dérouler entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, débutent dans les 90 jours suivant la date de la réception par l'autre Partie contractante de ladite demande écrite, à moins que les Parties contractantes en soient convenues autrement.

Article 17. Règlement des différends

1) Si un différend surgit entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes tentent en premier lieu de le régler par voie de négociation.

2) Si elles n'y parviennent pas, les Parties contractantes peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme choisi par elles d'un commun accord ; sinon, le différend est, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres constitué de la manière suivante :

a) Dans les 30 jours suivant la réception de la demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désigne un arbitre. Dans les 60 jours suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres désignent d'un commun accord un troisième arbitre, ressortissant d'un État qui peut être considéré comme neutre dans le différend et qui agit en qualité de président du tribunal ;

b) Si l'une ou l'autre des désignations n'a pas été effectuée dans les délais indiqués ci-dessus, l'une ou l'autre Partie contractante peut prier le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder dans les 30 jours à la désignation nécessaire. Si le Président estime être ressortissant d'un État qui ne saurait être considéré comme neutre dans le différend, le Vice-Président ayant le plus d'ancienneté, et qui ne peut être récusé à ce titre, procède à la désignation.

3) Sous réserve des dispositions ci-après du présent Article, ou à moins que les Parties contractantes en soient convenues autrement, le tribunal arbitral détermine l'étendue de sa compétence et arrête lui-même sa procédure. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence est réunie dans les 30 jours à compter de la constitution du tribunal afin de déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et les procédures précises à suivre.

4) À moins que les Parties en soient convenues autrement, ou que le tribunal ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante dépose un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la date de la constitution du tribunal. Les répliques devront avoir été dé-

posées 60 jours plus tard. À la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou de sa propre initiative, le tribunal tient audience dans les 30 jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

5) Le tribunal s'efforce de rendre une sentence écrite dans les 30 jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, dans les 30 jours suivant le dépôt de la deuxième réplique. La décision du tribunal est prise à la majorité.

6) Chaque Partie contractante peut présenter une demande d'éclaircissements en ce qui concerne la sentence dans un délai de 15 jours à compter de la date de sa réception, et les éclaircissements seront fournis dans les 15 jours à compter de la demande à cet effet.

7) La sentence du tribunal a force exécutoire pour les Parties contractantes.

8) Chaque Partie contractante prend à sa charge les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres dépenses du tribunal sont divisées en parts égales entre les Parties contractantes, y compris toute dépense encourue par le Président ou le Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour l'exécution des démarches prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent Article.

Chaque Partie contractante assume ses propres coûts et dépenses.

Article 18. Amendement

Tous amendements au présent Accord agréés par les Parties contractantes seront présentés par écrit et entreront en vigueur une fois confirmés.

Article 19. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord, qui 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 contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

Article 20. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

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

Article 21. Entrée en vigueur

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

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Hong Kong le 14 mars 2000 en langue anglaise.

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

STEPHEN IP SHU KWAN

Pour le Gouvernement du Royaume du Danemark :

JENS P JENSEN

ANNEXE

Tableau des routes

Première section

Routes à exploiter par l'entreprise 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 Danemark --

Point au-delà

Notes

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

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la Région administrative spéciale de Hong Kong peut, 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 pourvu que les services convenus sur ces routes aient la Région administrative de Hong Kong comme point d'origine.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué à des points au Danemark, ou vice-versa, sauf sur décision que peuvent prendre conjointement les Parties contractantes de temps à autre.

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

Section 2

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) du Danemark :

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

Notes

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

2. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée du Danemark peut, lors de tout vol, omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et