

No. 39568

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

**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
Belgium concerning air services (with annex). Brussels, 6 April 1998**

Entry into force: *1 July 2003 by notification, in accordance with article 20*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *China, 18 September 2003*

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

**Accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de
la République populaire de Chine et le Gouvernement du Royaume de Belgique
relatif aux services aériens (avec annexe). Bruxelles, 6 avril 1998**

Entrée en vigueur : *1er juillet 2003 par notification, conformément à l'article 20*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Chine, 18 septembre 2003*

[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 BELGIUM 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 Kingdom of Belgium (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 Belgium,

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 Hong Kong Special Administrative Region, the Director of Civil Aviation, and in the case of Belgium, 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 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 Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to Belgium 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.

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

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

Article 3. Grant of Rights

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

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

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

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

(4) 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 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 Belgium or its nationals.

(b) The Government of Belgium 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 incorpo-

rated 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 the applicable provisions of this Agreement.

Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorisation

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

(a) (i) in the case of the Government of 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 Belgium or its nationals;

(ii) in the case of the Government of Belgium, 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; 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 services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for

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

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

Article 7. Tariffs

- (1) The term "tariff" means one or more of the following:
 - (a) the fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;
 - (b) the rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;
 - (c) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attaching to it; and
 - (d) the rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air waybills completed by that agent for carriage on scheduled air services.
- (2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and Belgium shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being had to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.
- (3) The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariff, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because no other designated airline is operating on the same route. References in this and the preceding paragraph to "the same route" are to the route operated, not the specified route.
- (4) Any proposed tariff for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and Belgium shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline or airlines seeking its approval in such form as the aeronauti-

cal authorities may separately require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article. It shall be filed not less than 60 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

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

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

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

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

(a) where a tariff has a terminal date, for more than 12 months after that date;

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

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

(b) Any proposed tariff for such carriage shall be filed by the designated airline of one Contracting Party seeking approval of such tariff with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. It shall be filed in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article and not

less than 90 days (or such shorter period as they may decide) prior to the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(c) Such tariff may be approved at any time by the aeronautical authorities of the Contracting Party with whom it has been filed and shall be deemed to have been approved by them unless, within 30 days after the date of filing, they have served on the designated airline seeking approval of such tariff written notice of disapproval.

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

(11) Notwithstanding the provisions of paragraphs (5) and (10)(c) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not disapprove any proposed tariff filed with them by a designated airline which corresponds (e.g. in price level, conditions and date of expiry but not necessarily the routeing being used) to the tariff charged by an airline of that Contracting Party for comparable services between the same points or is more restrictive or higher than that tariff.

Article 8. Customs Duties

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

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

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

(4) The regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article may be unloaded in the area of the other Contracting Party with the approval of the customs authorities of that other Contracting Party. In these circumstances, such regular

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

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

(6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

Article 9. Avoidance of Double Taxation

(1) Income or 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 or 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 of every kind and description 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 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 or 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;
- (ii) the sale of tickets or similar documents, and the provision of services connected with such carriage, either for the airline itself or for any other airline; 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, 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 Belgium, an

airline substantially owned and effectively controlled by the Government of Belgium or its nationals;

(d) 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 Belgium, the Ministry of Finance or their 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 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 the Article shall thereupon have effect:

(a) in the Hong Kong Special Administrative Region, for any year of assessment beginning on or after 1st April 1998;

(b) in Belgium, for any year of assessment beginning on or after 1st April 1998.

(7) Notwithstanding Article 18 (Termination) where notice of termination of this Agreement is given under that Article, 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 Belgium, for any year of assessment beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which 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 10. 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 11. 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 12. Conversion and Remittance of Revenue

(1) 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 Belgium on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of Belgium shall have the right to convert and remit to Belgium 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 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 13. 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 14. User Charges

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

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

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

Article 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 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.

Article 17. Amendment

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

Article 18. Termination

One Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement and the other Contracting Party shall acknowledge the receipt of such notice. 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 Organization

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

Article 20. Entry into Force

The Contracting Parties shall give notice in writing to each other that any necessary procedures have been completed. The Agreement shall come into force on the first day of the month from the date of the last notification.

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

Done, in duplicate at Brussels this 6th day of April 1998.

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

STEPHEN IP

For the Government of the Kingdom of Belgium:

M DAERDEN

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 Belgium
- 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, points in Belgium 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 Belgium 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 Belgium:

Points in Belgium - 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 Belgium may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in Belgium in any order, intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Belgium.

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

Le Gouvernement de la région spéciale administrative de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement du Royaume de Belgique (dénommés ci-après "Parties Contractantes"),

Désireux de conclure un Accord en vue de se munir d'un cadre de référence pour les services aériens entre la région spéciale administrative de Hong Kong et la Belgique,

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1er. Définitions

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

(a) le terme "Autorités aéronautiques" signifie dans le cas de la région spéciale administrative de Hong Kong, le Directeur de l'Aviation civile, et dans le cas de la Belgique, le Ministère du transport ou, dans les deux cas toute personne ou tout organisme autorisé à exercer toute fonction exercée par les autorités précitées ou des fonctions similaires;

(b) le terme "entreprise de transport aérien désignée" signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

(c) le terme "zone" concernant la région spéciale administrative de Hong Kong inclut Hong Kong Island, Kowloon et les New Territories et pour la Belgique, il a la signification de "territoire" qui lui est attribuée 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 termes "Service aérien", "Service aérien international", "Entreprise de transport aérien" et "Escale non commerciale" ont la signification qui leur est attribuée respectivement dans l'article 96 de cette Convention;

(e) le terme "cet Accord" inclut son Annexe et toute modification qui peut leur être apportée.

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

Pour la mise en oeuvre du présent Accord, les Parties Contractantes agiront conformément aux dispositions de la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y inclus les Annexes ainsi que toutes modifications à la Convention ou à ses Annexes s'adressant aux deux Parties Contractantes pour autant que ces dispositions soient applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi de droits

(1) Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits suivants pour ses services aériens internationaux :

- (a) survoler sa zone sans y atterrir;
- (b) faire des escales non commerciales dans sa zone.

(2) Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés ci-après dans le présent Accord pour l'exploitation de services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans la Section concernée de l'Annexe au présent Accord. Ces services et routes sont ci-après dénommés "Services convenus" et "routes spécifiées". Pour l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie Contractante bénéficieront, en plus des droits accordés au paragraphe (1) du présent article, du droit de faire des escales dans la zone de l'autre Partie Contractante et des points déterminés pour cette route conformément à l'Annexe du présent Accord afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers et des marchandises, y inclus du courrier, transportés de façon séparée ou combinée.

(3) Rien dans le paragraphe 2 du présent article peut être interprété comme conférant aux entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties Contractantes le droit d'embarquer, en un point dans la zone de l'autre Partie Contractante, des passagers et des marchandises, y inclus du courrier, transportés en vertu d'un contrat de location ou contre rémunération et destinés à un autre point de la zone de l'autre Partie Contractante.

(4) Si, suite à un conflit armé, des troubles ou des évolutions politiques, ou des circonstances spéciales et exceptionnelles, une entreprise de transport aérien désignée d'une des Parties Contractantes est dans l'impossibilité d'exploiter un service sur sa route normale, l'autre Partie Contractante s'efforcera de faciliter l'exploitation continue d'un tel service au moyen de réarrangements temporaires des routes.

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 pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées ainsi que de retirer ou de modifier ces désignations.

(2) Dès réception d'un tel avis de désignation, l'autre Partie Contractante accordera sans délai aux termes des paragraphes (3) et (4) du présent article les autorisations nécessaires à l'exploitation à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées.

(3) (a) Le Gouvernement de la région spéciale administrative de Hong Kong aura le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation dont question au paragraphe (2) du présent article ou d'imposer les conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice par une entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés à l'article 3 (2) du présent Accord dans le cas où la preuve n'a pas été faite qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien sont entre les mains du Gouvernement de Belgique ou de ses ressortissants.

(b) Le Gouvernement de Belgique aura le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation dont question au paragraphe (2) du présent article ou d'imposer les conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice par un entreprise de transport aérien désignée des droits spécifiés à l'article 3 (2) du présent Accord dans le cas où la preuve n'a pas été faite que cette entreprise de transport aérien est constituée et a son siège d'affaires principal dans la région spéciale administrative de Hong Kong.

(4) Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante peuvent exiger qu'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante leur prouve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites en vertu des lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par ces autorités pour l'exploitation de services aériens internationaux.

(5) Dès qu'une entreprise de transport aérien a été désignée et autorisée de cette manière, elle peut commencer l'exploitation des services convenus à condition que l'entreprise de transport aérien se conforme aux dispositions applicables de cet Accord.

Article 5. Révocation ou Suspension de l'Autorisation d'Exploitation

(1) Chaque Partie Contractante a le droit de révoquer ou de suspendre une autorisation d'exploitation pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 3 (2) du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie Contractante ou d'imposer les conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice de ces droits :

(a) (i) si, pour le Gouvernement de la région spéciale administrative de Hong Kong, la preuve n'a pas été faite qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien sont entre les mains du Gouvernement de Belgique ou de ses ressortissants;

(ii) si, pour le Gouvernement de Belgique, la preuve n'a pas été faite que cette entreprise de transport aérien est constituée et a son siège d'affaires principal dans la région spéciale administrative de Hong Kong; ou

(b) si cette entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois et règlements de la Partie Contractante qui octroie ces droits; ou

(c) si cette entreprise de transport aérien enfreint dans l'exploitation les conditions énoncées dans le présent Accord.

(2) A moins que la révocation ou suspension immédiate de l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe (1) du présent article ou l'imposition des conditions y afférentes est indispensable pour empêcher des infractions aux lois et règlements, ce droit ne sera exercé qu'après consultations avec l'autre Partie Contractante.

Article 6. Principes régissant l'Exploitation de Services convenus

(1) Pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, l'équité et l'égalité seront de mise pour les entreprises de transport aérien désignées des Parties Contractantes.

(2) Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie Contractante tiendront compte des intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante de façon à ne pas porter indûment atteinte aux services que ces dernières assureront sur la totalité ou sur une partie des mêmes routes.

(3) Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées par les Parties Contractantes auront un rapport raisonnable avec les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif principal d'assurer, selon un coefficient de charge utile raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins courants et normalement prévisibles en matière de transport des passagers et des marchandises y inclus du courrier en provenance ou à destination de la zone de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien. Le transport des passagers et des marchandises y inclus du courrier embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées autres que des points dans la zone de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien sera assuré conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être adaptée :

(a) aux exigences du trafic à destination et en provenance de la zone de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;

(b) aux exigences du trafic de la région que traverse le service convenu compte tenu des autres services aériens assurés par les entreprises de transport aérien des Etats de la région; et

(c) aux exigences de l'exploitation de services aériens de passage.

(4) La capacité à fournir sur les routes spécifiées répondra à celle qui est de temps en temps déterminée conjointement par les Parties Contractantes.

Article 7. Tarifs

(1) Le terme "Tarif" peut avoir la ou les significations suivantes :

(a) le prix appliqué par une entreprise de transport aérien ou transport des passagers et de leurs bagages ou des services aériens réguliers ainsi que les frais et conditions adjacents à ce transport;

(b) le prix appliqué par une entreprise de transport aérien pour le transport de marchandises (à l'exclusion du courrier) sur des services aériens réguliers;

(c) les conditions régissant la validité et l'applicabilité de tels prix ou taux y inclus les bénéfices y afférents; et

(d) le taux de commission payé par une entreprise de transport aérien à un intermédiaire sur les billets vendus ou sur les lettres de transport aérien établies par cet intermédiaire pour le transport sur des services aériens réguliers.

(2) Les tarifs appliqués par les entreprises de transport aérien désignées des Parties Contractantes pour le transport entre la région spéciale administrative de Hong Kong et la Belgique seront ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes et ils seront fixés à des taux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents y compris les frais d'exploitation des services convenus, l'intérêt

des usagers, un bénéfice raisonnable et des tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur la totalité ou une partie de la même route.

(3) Les tarifs dont question au paragraphe (2) du présent article peuvent être agréés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties Contractantes en vue de l'approbation de ces tarifs pour laquelle ils consultent d'autres entreprises de transport aérien desservant la totalité ou une partie de la même route avant de soumettre ces tarifs. Toutefois, si une entreprise de transport aérien désignée n'a pas réussi à obtenir l'assentiment des autres entreprises de transport aérien désignées sur ce tarif ou qu'il n'y a pas d'autre entreprise de transport aérien désignée desservant la même route, cela n'empêche que cette entreprise de transport aérien propose un tarif ou que les autorités aéronautiques des Parties Contractantes l'approuvent. Quand on parle de la "même route" dans ce paragraphe et dans le paragraphe précédent, on entend par là la route exploitée et non la route convenue.

(4) N'importe quel tarif pour le transport entre la région spéciale administrative de Hong Kong et la Belgique sera soumis aux autorités aéronautiques des Parties Contractantes par la ou les entreprises de transport aérien désignées en vue de son approbation et ce de façon telle que les autorités aéronautiques peuvent exiger une ventilation séparée reprenant les particularités citées dans le paragraphe (1) du présent article. Il sera soumis pas plus tard que 60 jours avant la date de la mise en vigueur proposée (un délai plus court peut être accepté par les autorités aéronautiques des Parties Contractantes). La date de soumission de ce tarif aux autorités aéronautiques des Parties Contractantes correspondra à la date de réception de ce tarif par les autorités aéronautiques.

(5) Tout tarif peut être approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante à n'importe quel moment et il sera, pour autant qu'il ait introduit conformément au paragraphe (4) du présent article, considéré comme approuvé par les autorités aéronautiques de cette Partie Contractante à moins qu'endéans les 30 jours (ou un délai plus court accepté par les autorités aéronautiques des Parties Contractantes) à dater du jour de l'envoi des autorités aéronautiques d'une Partie Contractante aient fait parvenir une note écrite de désapprobation du tarif proposé aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante.

(6) Si une note de désapprobation est émise conformément aux dispositions du paragraphe (5) du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes peuvent conjointement établir un tarif. A cet effet, une Partie Contractante peut, endéans les 30 jours de la date d'envoi de cette note de désapprobation demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes qui se tiendront endéans les 30 jours à compter de la date de réception d'une telle demande par l'autre Partie Contractante.

(7) Si un tarif a été refusé par les autorités aéronautiques des Parties Contractantes en application du paragraphe (5) du présent article et si en application du paragraphe (6) du présent article, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes n'ont pu conjointement établir un tarif, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Accord.

(8) Sauf application du paragraphe (9) du présent article, un tarif établi conformément aux dispositions du présent article restera en vigueur jusqu'à ce qu'un tarif de remplacement soit établi.

(9) Sauf accord des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes et ce, pour une période conjointement convenue par elles, la validité d'un tarif ne sera pas prorogée en vertu du paragraphe (8) du présent article :

(a) s'il existe une date d'expiration, de plus de 12 mois à compter de cette date;

(b) s'il n'existe pas de date d'expiration, de plus de 12 mois à compter de la date de soumission d'un tarif de remplacement auprès des autorités aéronautiques des Parties Contractantes par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante.

(10) (a) Le tarif appliqué par l'entreprise de transport aérien désignée de la région spéciale administrative de Hong Kong pour le transport entre la Belgique et un autre Etat est soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de la Belgique et si nécessaire à celles de l'autre Etat. Les tarifs appliqués par l'entreprise de transport aérien désignée de la Belgique pour le transport entre la région spéciale administrative de Hong Kong et un autre Etat que la Belgique est soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de la région spéciale administrative de Hong Kong et si nécessaire à celles de l'autre Etat.

(b) Tout tarif pour un tel transport sera soumis par l'entreprise de transport aérien désignée en vue d'obtenir l'approbation de ce tarif par les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Il sera soumis de façon telle que ces autorités aéronautiques peuvent exiger une ventilation séparée reprenant les particularités citées au paragraphe (1) du présent article et ce, pas plus tard que 90 jours (ou une période plus courte convenue par eux) avant la date d'entrée en vigueur proposée. Le tarif proposé sera considéré comme ayant été soumis à la date de réception par ces autorités aéronautiques.

(c) Ce tarif peut être approuvé à n'importe quel moment par les autorités aéronautiques de la Partie Contractante auxquelles il a été soumis et il sera considéré comme approuvé à moins qu'endéans les 30 jours de la réception elles aient notifié leur désapprobation à l'entreprise de transport aérien désignée qui demande l'approbation de ce tarif.

(d) Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante peuvent retirer l'approbation de n'importe quel tarif approuvé ou en voie d'approbation en notifiant cela endéans les 90 jours à l'entreprise de transport aérien désignée qui applique ce tarif. L'entreprise de transport aérien cessera alors l'application de ce tarif à la fin de cette période.

(11) Nonobstant les dispositions des paragraphes (5) et (10) (c) du présent article, les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante ne désapprouveront pas un tarif proposé qui leur est soumis par une entreprise de transport aérien désignée si ce tarif (quant au niveau des prix, conditions et date d'expiration, et sans nécessairement suivre la route) correspond à celui demandé par une entreprise de transport aérien de cette Partie Contractante pour des services comparables entre les mêmes points ou s'il est plus restrictif ou plus élevé que ce tarif.

Article 8. Droits de douane

(1) L'aéronef utilisé pour les services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées par une Partie Contractante, leur équipement normal, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs et les provisions de bord (y inclus mais non limités à des articles tels que les aliments, les boissons et le tabac) qui sont à bord de cet aéronef, seront

exemptés par l'autre Partie Contractante au base de réciprocité de tous droits de douane, droits d'accises et frais similaires ou charges non basées sur le coût des services rendus à l'arrivée pour autant que cet équipement habituel et ces autres articles restent à bord de l'aéronef.

(2) L'équipement normal, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, les provisions de bord (y inclus mais non limités à des articles tels que les aliments, les boissons et le tabac), les stocks de billets, les lettres de transport aérien, tout imprimé portant le symbole de l'entreprise de transport aérien désignée d'une des Parties Contractantes et le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par cette entreprise de transport aérien désignée qui sont introduits dans la zone de l'autre Partie Contractante seront exemptés sur base de réciprocité par l'autre Partie Contractante de tous les droits de douane, droits d'accise et frais similaires et charges non fondés sur le coût des services rendus à l'arrivée même si cet équipement habituel et ces autres articles doivent être utilisés sur une section d'un voyage effectuée dans la zone de cette Partie Contractante.

(3) Il peut toutefois être exigé que l'équipement normal et les autres articles cités aux paragraphes (1) et (2) du présent article soient maintenus sous la supervision ou le contrôle des autorités douanières de l'autre Partie Contractante.

(4) L'équipement normal et les autres articles cités dans le paragraphe (1) du présent article peuvent être débarqués dans la zone de l'autre Partie Contractante avec l'approbation des autorités douanières de cette autre Partie Contractante. Dans ce cas, cet équipement normal et ces autres articles bénéficieront, sur base de réciprocité des exemptions prévues au paragraphe (1) du présent article jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aliénés d'une autre manière conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette autre Partie Contractante peuvent toutefois exiger que cet équipement normal et ces autres articles soient placés sous leur supervision jusqu'à leur réexportation ou aliénation.

(5) Les exemptions prévues par cet article seront également d'application dans les cas où une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie Contractante a conclu des accords avec une autre entreprise de transport aérien ou entreprises en vue du prêt ou du transport dans la zone de l'autre Partie Contractante et de l'équipement normal et des autres articles dont question aux paragraphes (1) et (2) du présent article et ce pour autant que cette autre entreprise de transport aérien ou entreprises bénéficie(nt) des mêmes exemptions de la part de l'autre Partie Contractante.

(6) Les bagages et marchandises en transit direct à travers la zone d'une Partie Contractante sont exemptés des droits de douane, des droits d'accise et des frais similaires et des charges non fondés sur le coût des services rendus à l'arrivée.

Article 9. Eviter la Double Imposition

(1) Les revenus ou les profits tirés de l'exploitation d'un aéronef dans le trafic international par une entreprise de transport aérien de l'une des Parties Contractantes y inclus la participation à un service commun, à une exploitation conjointe de service aérien ou à une agence d'exploitation internationale qui sont sujets à taxation dans la zone de cette Partie

Contractante seront exemptés de taxe sur les revenus, sur les profits et toute autre taxe sur les revenus ou profits imposées dans la zone de cette autre Partie Contractante.

(2) Le capital et les avions d'une entreprise de transport aérien d'une Partie Contractante relatifs à l'exploitation d'aéronefs en trafic international seront exemptés de toute forme de taxes sur le capital et les avions imposées dans la zone de l'autre Partie Contractante.

(3) Les bénéfices issus de l'aliénation d'aéronefs exploités en trafic international et la propriété mobilière propre à l'exploitation d'un tel aéronef réalisés par une entreprise de transport aérien d'une Partie Contractante seront exemptés de toute taxe sur les bénéfices imposés dans la zone de l'autre Partie Contractante.

(4) Pour l'application du présent article :

(a) le terme "revenu ou profit" comprend les revenus et les recettes brutes provenant de l'exploitation d'un aéronef pour le transport de personnes, d'animaux vivants, de biens, de courrier ou de marchandises et trafic international y compris :

(i) l'affrètement ou la location d'aéronef;

(ii) la vente de billets ou de documents similaires et la fourniture de services pour ce transport tant pour l'entreprise de transport aérien elle-même que pour n'importe quelle autre entreprise de transport aérien; et

(iii) l'intérêt sur des fonds directement lié à l'exploitation d'aéronefs en trafic international;

(b) le terme "trafic international" signifie tout transport par un aéronef excepté si ce transport s'effectue seulement entre des points dans la zone de l'autre Partie Contractante;

(c) le terme "entreprise de transport aérien d'une Partie Contractante" signifie dans le cas de la région spéciale administrative de Hong Kong, une entreprise de transport aérien constituée et ayant son siège d'affaires principal dans la région spéciale administrative de Hong Kong et dans le cas de la Belgique, une entreprise de transport aérien dont une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif sont entre les mains du Gouvernement de Belgique ou de ses ressortissants;

(d) le terme "autorité compétente" signifie dans le cas de la région spéciale administrative de Hong Kong le "Commissioner of Inland Revenue" ou son représentant autorisé ou toute personne ou tout organisme autorisé à exercer toute fonction exercée par le "Commissioner" ou des fonctions similaires et dans le cas de la Belgique, le Ministère des Finances ou ses représentants autorisés;

(5) Les autorités compétentes des Parties Contractantes s'efforceront par le biais de consultations de résoudre par accord mutuel tout différend concernant l'interprétation ou l'application du présent article. L'article 16 (Règlement des Différends) ne sera pas d'application pour de tels différends.

(6) Nonobstant l'article 20 (Entrée en vigueur), chaque Partie Contractante notifiera à l'autre que les procédures prévues par la loi pour l'entrée en vigueur de cet article ont été accomplies et par conséquent, cet article entrera en vigueur :

(a) pour la région spéciale administrative de Hong Kong, chaque année budgétaire débutant le ou après le 1er avril 1998;

(b) pour la Belgique, chaque année budgétaire débutant le ou après le 1er avril 1998;

(7) Nonobstant l'article 18 (Dénonciation) dans lequel est fait mention de la dénonciation du présent Accord conformément à cet article, le présent article cessera d'avoir tout effet :

(a) pour la région spéciale administrative de Hong Kong, chaque année budgétaire débutant le ou après le 1er avril de l'année calendrier suivant celle au cours de laquelle la dénonciation a été notifiée;

(b) pour la Belgique, chaque année budgétaire débutant le ou après le 1er avril de l'année calendrier suivant celle au cours de laquelle la dénonciation a été notifiée;

(8) Le présent article cessera tout effet si une Convention destinée à éviter la double imposition prévoyant les mêmes exceptions que le présent article en matière de taxes sur les revenus entre en vigueur pour les Parties Contractantes.

Article 10. Sûreté de l'Aviation

(1) Chaque Partie Contractante réaffirme à l'autre Partie Contractante que son obligation de protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Chaque Partie Contractante se conforme notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée 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, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

(2) Chaque Partie Contractante accorde sur demande toute l'assistance nécessaire à l'autre Partie Contractante pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de cet aéronef, des passagers et des 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 rapports mutuels se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et qui sont 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 d'aéronefs immatriculés par elles ou des exploitants qui ont leur siège principal d'affaires ou leur résidence permanente dans la zone et des exploitants d'aéroports situés dans sa zone qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

(4) Chaque Partie Contractante accepte que ces exploitants d'aéronefs soient tenus de respecter les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation, dont question au paragraphe (3) du présent article, exigées par l'autre Partie Contractante à l'arrivée, au départ ou pendant le séjour dans la zone de l'autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante s'assure que les mesures adéquates sont effectivement prises dans sa zone pour protéger l'aéronef et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi avec diligence et dans un esprit positif toute demande

que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures de sûreté spéciale soient prises pour protéger contre une menace particulière.

(5) Lorsqu'un acte de capture illicite d'aéronef civil ou tout autre acte illicite dirigé contre la sécurité de cet aéronef, de ses passagers et équipages, de l'aéroport et des installations et services de navigation aérienne est commis, chaque Partie Contractante aide l'autre Partie Contractante en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet état ou cette menace d'acte.

Article 11. Statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante fournissent sur demande des relevés statistiques périodiques ou autres qui peuvent normalement être exigés par les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante en vue d'examiner la capacité offerte sur les services convenus par les entreprises de transport aérien désignées par cette Partie Contractante. Ces relevés comprennent toute information nécessaire afin de déterminer le trafic transporté par ces entreprises de transport aérien sur les services convenus ainsi que les origines et destinations de ce trafic.

Article 12. Conversion et transfert de revenus

(1) Les entreprises de transport aérien désignées de la région spéciale administrative de Hong Kong ont le droit sur demande de convertir et de transférer à la région spéciale administrative de Hong Kong à partir de la Belgique les revenus locaux qui excèdent les paiements locaux. Les entreprises de transport aérien désignées de la Belgique ont le droit sur demande de convertir et de transférer en Belgique à partir de la région spéciale administrative de Hong Kong les revenus locaux qui excèdent les paiement locaux.

(2) La conversion et le transfert de ces revenus sont permis sans restrictions au taux de change utilisé pour les paiements courants qui est d'application au moment où ces revenus sont convertis et transférés. Ils ne sont assujettis à aucune taxe si ce n'est à celles que les banques demandent normalement pour de telles conversions et transferts.

Article 13. Représentation de l'Entreprise de transport aérien et Ventes

(1) En application des lois et règlements de l'autre Partie Contractante en matière d'entrée, de résidence et d'emploi, les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie Contractante ont le droit d'installer et d'affecter dans la zone de l'autre Partie Contractante du personnel de gestion, opérationnel et technique ainsi que du personnel spécialisé qui est nécessaire pour fournir du transport aérien.

(2) Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie Contractante ont le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien dans la zone de l'autre Partie Contractante directement ou par l'intermédiaire d'agents. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie Contractante ont le droit de vendre et toute personne peut librement acheter un tel transport en monnaie locale ou dans des monnaies librement convertibles.

Article 14. Droits d'utilisation

(1) Le terme "droits d'utilisation" signifie un droit imposé aux entreprises de transport aérien par les autorités compétentes ou les autorités habilitées par elles en vue de l'utilisation de l'aéroport et de ses installations, ou des installations de navigation aérienne y compris les services et installations pour l'aéronef, leurs équipages, passagers et fret.

(2) Une Partie Contractante n'imposera pas ou ne permettra pas d'imposer aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie Contractante des droits d'utilisation plus élevés que ceux qui ont imposés à ses propres entreprises de transport aérien assurant des services aériens internationaux analogues.

(3) Chaque Partie Contractante encouragera la tenue de consultations, sur les droits d'utilisation, entre ses autorités compétentes pour percevoir ces droits et les entreprises de transport aérien utilisant les services et les installations mis à disposition par ces autorités, si possible par l'entremise des organisations représentatives des entreprises de transport aérien. Toutes propositions de changements dans les droits d'utilisation devraient être données avec un préavis raisonnable à ces utilisateurs afin de leur permettre d'exprimer leurs vues avant que ne soient effectués les changements. Chaque Partie Contractante encouragera d'autre part ces autorités compétentes pour percevoir ces droits et ces utilisateurs à échanger des informations appropriées concernant les droits d'utilisation.

Article 15. Consultations

Une Partie Contractante peut à tout moment demander des consultations quant à l'exécution, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Sauf entente contraire entre les Parties Contractantes, ces consultations, qui peuvent se tenir entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes, commenceront dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception d'une demande écrite à cet effet par l'autre Partie Contractante.

Article 16. Règlements des différends

(1) Si un différend naît entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.

(2) Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elle peuvent convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme agréé par eux ou, à la demande d'une Partie Contractante, à la décision d'un tribunal de trois arbitres qui sera constitué de la manière suivante:

(a) endéans les 30 jours de la date de réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie Contractante désignera un arbitre. Un ressortissant d'un Etat qui peut être considéré comme neutre par rapport au différend et qui agira en qualité de Président du tribunal, sera désigné en tant que troisième arbitre de commun accord par les deux arbitres endéans les 60 jours de la date de désignation du second;

(b) si endéans les délais spécifiés ci-dessus, aucune désignation a eu lieu, une Partie Contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale d'effectuer la désignation nécessaire endéans les 30 jours. Toutefois, si le Président estime qu'il est un ressortissant d'un Etat qui ne peut être considéré comme neutre dans ce différend, ce sera le Vice Président le plus ancien toutefois non habilité à cet effet qui effectuera la désignation.

(3) En dehors de ce qui est spécifié ci-après dans cet article ou de ce qui a été convenu par les Parties Contractantes, le tribunal détermine les limites de sa juridiction et définit sa procédure. A la demande du tribunal ou à la demande d'une Partie Contractante, une réunion se tiendra pas plus tard que 30 jours après la constitution définitive du tribunal afin de déterminer les points précis soumis à arbitrage ainsi que les procédures spécifiques à suivre.

(4) Sauf autres arrangements convenus entre les Parties Contractantes ou imposés par le tribunal, chaque Partie Contractante soumettra un mémorandum endéans les 45 jours de la constitution définitive du tribunal. Les réponses doivent être introduites endéans les 60 jours. Le tribunal tiendra à la demande d'une Partie Contractante ou à son initiative une audition endéans les 30 jours de la date prévue pour les réponses.

(5) Le tribunal s'efforcera d'émettre une décision écrite endéans les 30 jours après la clôture de l'audition ou s'il n'y a pas eu d'audition après la date de réception des deux réponses. La décision est prise à la majorité des voix.

(6) Une Partie Contractante peut soumettre une demande de classification de la décision endéans les 15 jours de sa réception et cette clarification sera fournie endéans les 15 jours de cette demande.

(7) La décision du tribunal lie les Parties Contractantes.

(8) Chaque Partie Contractante couvrira les frais de l'arbitre qu'elle a désigné. Les autres frais de tribunal seront partagés à parts égales entre les Parties Contractantes y compris toute dépense effectuée par le Président ou le Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale pour répondre aux procédures prévues au paragraphe (2) (b) du présent article.

Article 17. Modifications

Toute modification à cet Accord convenue par les Parties Contractantes entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par écrit par les Parties Contractantes.

Article 18. Dénonciation

Une Partie Contractante peut à n'importe quel moment notifier par écrit à l'autre Partie Contractante sa décision de dénoncer le présent Accord et l'autre Partie Contractante confirme la réception d'une telle notification. Le présent Accord prendra fin à minuit (au lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de cette notification par l'autre Partie Contractante à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période.

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

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 20. Entrée en vigueur

Les Parties Contractantes se notifient mutuellement par écrit que toutes les procédures nécessaires ont été accomplies. L'Accord entrera en vigueur le premier jour du mois à dater de la dernière notification.

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 Bruxelles le 6e jour d'avril 1998.

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

STEPHEN IP

Pour le Gouvernement du Royaume de Belgique:

M. DAERDEN

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Section 1

Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien de la région spéciale administrative de Hong Kong:

Région spéciale administrative de Hong Kong - Points intermédiaires - Points en Belgique - Point au-delà

Notes:

1. Les points desservis sur les routes spécifiées ci-dessus devront être déterminés conjointement par les Parties Contractantes.

2. Là où les entreprises de transport aérien désignées de la région spéciale administrative de Hong Kong peuvent pour n'importe quel ou pour tous les vols ne pas desservir des points sur les routes spécifiées ci-dessus et peuvent desservir dans n'importe quel ordre des points intermédiaires, des points en Belgique et des points au-delà pour autant que les services convenus sur ces routes partent de la région spéciale administrative de Hong Kong.

3. Aucun trafic peut être embarqué en un point intermédiaire ou en des points au-delà et débarqué en des points en Belgique et vice versa, à moins que de temps en temps les Parties Contractantes l'aient convenu conjointement.

4. Aucun point sur le territoire de la Chine peut être desservi en tant que point intermédiaire ou point au-delà.

Section 2

Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien de Belgique:

Points en Belgique - Points intermédiaires - Région spéciale administrative de Hong Kong - Points au-delà

Notes:

1. Les points desservis sur les routes spécifiées ci-dessus doivent être déterminés conjointement par les Parties Contractantes.

2. Là où les entreprises de transport aérien désignées de la Belgique peuvent pour n'importe quel ou pour tous les vols ne pas desservir des points sur les routes spécifiées ci-dessus et peuvent desservir dans n'importe quel ordre des points en Belgique des points intermédiaires et des points au-delà pour autant que les services convenus sur ces routes portent de points en Belgique.

3. Aucun trafic peut être embarqué en un point intermédiaire ou en des points au-delà et débarqué à la région spéciale administrative de Hong Kong et vice versa, à moins que de temps en temps les Parties Contractantes l'aient convenu conjointement.

4. Aucun point sur le territoire de la Chine peut être desservi en tant que point intermédiaire ou point au-delà.