

No. 39569

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

Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the Grand Duchy of Luxembourg concerning air services (with annex). Hong Kong, 3 June 1998

Entry into force: *provisionally on 3 June 1998 by signature and definitively on 6 June 2003 by notification, in accordance with article 19*

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
Luxembourg**

Accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement du Grand-Duché de Luxembourg relatif aux services aériens (avec annexe). Hong-Kong, 3 juin 1998

Entrée en vigueur : *provisoirement le 3 juin 1998 par signature et définitivement le 6 juin 2003 par notification, conformément à l'article 19*

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 GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG 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 Grand Duchy of Luxembourg (hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

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

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 the Grand Duchy of Luxembourg, the Minister responsible for Civil Aviation, 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 the Grand Duchy of Luxembourg 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 services", "international air services", "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 the Grand Duchy of Luxembourg or its nationals.

(b) The Government of the Grand Duchy of Luxembourg shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied

that that airline is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region.

(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 the Grand Duchy of Luxembourg or its nationals;

(ii) in the case of the Government of the Grand Duchy of Luxembourg, 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 benefit 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 the Grand Duchy of Luxembourg 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 the Grand Duchy of Luxembourg shall be filed with the aeronautical authorities

of the Contracting Parties by the designated airline or airlines seeking its approval in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in 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 15 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 the Grand Duchy of Luxembourg and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Grand Duchy of Luxembourg and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Grand Duchy of Luxembourg for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and a State other than the Grand Duchy of Luxembourg 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. 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 10. Provision of Statistics

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

Article 11. Conversion and Remittance of Revenue

(1) The designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to convert and remit to the Hong Kong Special Administrative Region from the Grand Duchy of Luxembourg on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of the Grand Duchy of Luxembourg shall have the right to convert and remit to the Grand Duchy of Luxembourg 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 12. Airline Representation and Sales

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

(2) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to

sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

Article 13. User Charges

(1) 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 14. 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 15. 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 Avi-

ation 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 16. Amendment

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

Article 17. 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 18. Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 19. Entry into Force

This Agreement shall be applied provisionally from the date of signature and shall enter into force as soon as the Contracting Parties have given notice in writing to each other that any necessary procedures have been completed.

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

Done, in duplicate, at Hong Kong this 3rd day of June 1998 in the English language.

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

STEPHEN IP

For the Government of the Grand Duchy of Luxembourg:

MADY DELVAUX-STEHRES

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 in Luxembourg - 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 Luxembourg or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.

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

Section 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Grand Duchy of Luxembourg:

Luxembourg -- 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 the Grand Duchy of Luxembourg 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 Luxembourg.

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 GRAND DUCHÉ DE LUXEMBOURG RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine (ci-après dénommée "la Région administrative spéciale de Hong Kong ") et le Gouvernement du Grand Duché de Luxembourg, ci-après dénommés les "Parties contractantes",

Désireux de conclure un accord afin de mettre en place le cadre nécessaire aux services aériens entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et le Grand Duché de Luxembourg,

Sont convenus de ce qui suit:

Article premier. Définitions

Dans le présent Accord et à moins que le contexte n'en dispose autrement :

(a) l'expression " autorités aéronautiques " s'entend, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, du Directeur de l'Aviation civile et, dans le cas du Grand Duché de Luxembourg, du Ministre chargé de l'aviation civile, ou, dans les deux cas, de toute personne ou organisme habilité à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites autorités ou des fonctions semblables ;

(b) l'expression " entreprise désignée " s'entend d'une entreprise de transport aérien ayant été désignée et autorisée conformément aux dispositions de l'Article 4 du présent Accord;

(c) le terme " région " concernant la Région administrative spéciale de Hong Kong s'entend de l'île de Hong Kong, de Kowloon et des Nouveaux territoires et, concernant le Grand Duché de Luxembourg, a le sens attribué au terme " territoire " par 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 " services aériens ", " services aériens internationaux ", " entreprise de transport aérien " et " escale non commerciale " ont le sens que leur attribue l'Article 96 de ladite Convention ;

(e) l'expression " le présent Accord " inclut l'Annexe jointe audit Accord et toute modification apportée à ladite Annexe ou au présent Accord.

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 conformeront aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la si-

gnature le 7 décembre 1944 à Chicago, y compris ses Annexes et toutes modifications de la Convention ou de ses annexes qui s'appliqueraient aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi des droits

(1) Chaque Partie contractante accordera à l'autre Partie contractante les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux :

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

(2) Chacune des Parties contractantes accordera à l'autre Partie les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans la partie correspondante de l'Annexe au présent Accord. Ces services et routes sont ci-après dénommés " services convenus " et " routes spécifiées ". Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, les entreprises désignées de chaque Partie contractante bénéficieront, outre les droits spécifiés au paragraphe (1) du présent article, celui de faire escale dans la région de l'autre Partie contractante aux points déterminés pour la route considérée conformément à l'Annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer et de débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier, soit séparément, soit en combinaison.

(3) Aucune disposition du paragraphe (2) ne sera réputée conférer aux entreprises désignées de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, en un point de la région de l'autre Partie contractante, des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter conformément à un contrat de louage ou contre rémunération à un autre point de la région de l'autre Partie contractante.

(4) Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques, ou encore de circonstances particulières et exceptionnelles, une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne se trouve pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire normal, l'autre Partie contractante fera tout ce qui est en son pouvoir pour faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service moyennant des aménagements temporaires adéquats des routes.

Article 4. Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien

(1) Chacune des Parties contractantes aura 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 spécifiées, ainsi que de retirer ou de modifier ces désignations.

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

(3) (a) Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong aura le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe (2) du présent article, ou d'imposer les conditions qu'il jugera nécessaires à l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe (2) de l'article 3 du présent Accord, s'il n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entre-

prise sont entre les mains du Gouvernement du Grand Duché de Luxembourg ou de ses ressortissants;

(b) Le Gouvernement du Grand Duché de Luxembourg aura le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe (2) du présent article ou d'imposer les conditions qu'il jugera nécessaires à l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe (2) de l'article 3, s'il n'a pas la preuve que cette entreprise a été constituée et a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong Kong.

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

(5) Lorsqu'une entreprise aura été ainsi désignée et autorisée, elle pourra commencer à exploiter les services convenus, sous réserve de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 5. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation

(1) Chacune des Parties contractantes aura 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 désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires à l'exercice de ces droits:

(a) (i) dans le cas du Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong, dans tous les cas où il n'a pas la preuve qu'une partie importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement du Grand Duché de Luxembourg ou de ses ressortissants ;

(ii) dans le cas du Gouvernement du Grand Duché de Luxembourg, dans tous les cas où il n'a pas la preuve que cette entreprise a été constituée et a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong Kong; ou

(b) si l'entreprise en question manque de quelque autre manière que ce soit à se conformer aux lois et règlements de la Partie contractante qui aura accordé ces droits; ou

(c) si cette entreprise manque à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

(2) A 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 internes, ce droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6. Principes régissant l'exploitation des services aériens

(1) Les entreprises désignées des deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées dans des conditions d'équité et d'égalité.

(2) Les entreprises désignées de chaque Partie contractante devront, dans l'exploitation des services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées de l'autre Partie contractante de manière à ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

(3) Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties contractantes devront être étroitement adaptés aux besoins de la population en matière de transport sur les routes spécifiées et avoir pour but principal 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 région 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 spécifiées autres que ceux situés dans la région de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise, il conviendra de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée:

(a) aux exigences du trafic à destination et en provenance de la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise,

(b) aux besoins du trafic dans la région traversée par le service convenu, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des compagnies aériennes des États de la région, et

(c) aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

(4) Les Parties contractantes détermineront conjointement et périodiquement la capacité devant être fournie sur les routes spécifiées.

Article 7. Tarifs

(1) Le terme " tarif " désigne un ou plusieurs des éléments suivants :

(a) le prix facturé par une entreprise de transport aérien pour le transport de passagers et de leurs bagages sur des services aériens réguliers ainsi que les prix et conditions des services connexes à ce transport ;

(b) le prix facturé 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 disponibilité ou l'applicabilité de tout prix ou taux y compris tous les avantages qui y sont rattachés ; et

(d) le taux de la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent au titre des billets vendus ou des lettres de transport aérien remplies par cet agent pour un transport sur des services aériens réguliers.

(2) Les tarifs que les entreprises désignées des Parties contractantes appliqueront pour les transports entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et le Grand Duché de Luxembourg seront ceux qu'auront agréé les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils seront fixés à des niveaux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation à retenir, y compris les frais d'exploitation des services convenus, l'intérêt des usagers, une marge bénéficiaire normale et les tarifs appliqués par les autres entreprises exploitant l'ensemble ou une partie de la même route.

(3) Avant de proposer les tarifs visés au paragraphe (2) ils pourront être fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des Parties contractantes, entreprises qui en solliciteront l'agrément, après consultation préalable éventuelle des autres entreprises qui exploitent l'ensemble ou une partie de la même route. Toutefois, il ne sera interdit à aucune entreprise désignée de proposer, ni aux autorités aéronautiques des Parties contractantes d'agréer un tarif, lorsque l'entreprise en question n'aura pas obtenu l'accord des autres entreprises désignées concernant ledit tarif, ou du fait qu'aucune autre entreprise désignée n'exploite la même route. L'expression " la même route", dans le présent paragraphe et dans le paragraphe précédent, s'entend de la route exploitée et non de la route spécifiée.

(4) Tout tarif proposé pour le transport entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et le Grand Duché de Luxembourg sera déposé par l'entreprise ou les entreprises désignées qui en sollicitent l'agrément auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes sous la forme que pourront exiger lesdites autorités aux fins d'obtenir les renseignements visés au paragraphe (1) du présent article. Le dépôt du tarif sera effectué au plus tard 60 jours (ou dans un délai plus court dont pourront convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date prévue pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé sera réputé déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il aura été reçu par ces autorités.

(5) Tout tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à tout moment et, à condition d'avoir été déposé conformément au paragraphe (4) du présent article, sera censé avoir été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante à moins que, dans les 30 jours suivant la date de son dépôt (ou une période plus courte dont les autorités aéronautiques des Parties contractantes pourront convenir), les autorités aéronautiques d'une Partie contractante n'aient envoyé aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante notification écrite signifiant leur refus du tarif proposé.

(6) En cas de notification de refus conformément aux dispositions du paragraphe (5) du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes pourront en concertation fixer le tarif. A cet effet, chaque Partie contractante peut demander, dans les 30 jours d'envoi de ladite notification de refus, que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes procèdent à des consultations qui se dérouleront dans les 30 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu ladite demande écrite.

(7) Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ont refusé d'accepter un tarif suivant les dispositions du paragraphe (5) du présent article, et si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'ont pu fixer conjointement un tarif conformément au paragraphe (6), le différend pourra être réglé conformément aux dispositions de l'article 15 du présent Accord.

(8) Sous réserve des dispositions du paragraphe (9), un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article demeurera valide jusqu'à son remplacement par un nouveau tarif.

(9) Sauf avec l'accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes et pour une période sur laquelle elles se seront entendues, la validité d'un tarif ne pourra être prorogée en vertu du paragraphe (8) du présent article :

(a) s'il est assorti d'une date d'expiration, pendant plus de 12 mois après cette date;

(b) s'il n'est pas assorti d'une date d'expiration, pendant plus de 12 mois après la date à laquelle une entreprise désignée d'une Partie contractante aura déposé un nouveau tarif auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes.

(10) (a) Les tarifs à appliquer par les entreprises désignées de la Région administrative spéciale de Hong Kong pour le transport entre le Grand Duché de Luxembourg et un autre État devront être agréés par les autorités aéronautiques du Grand Duché de Luxembourg et, le cas échéant, par celles de l'autre État. Les tarifs demandés par les entreprises désignées du Grand Duché de Luxembourg pour le transport entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et un État autre que le Grand Duché de Luxembourg devront être agréés par les autorités aéronautiques de la Région administrative spéciale de Hong Kong et, le cas échéant, celles de l'autre État.

(b) Tout tarif proposé pour un transport de cette nature sera déposé par l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes qui en sollicitera l'agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sous la forme exigée par ces autorités pour obtenir les renseignements visés au paragraphe (1) du présent article, ceci au moins 90 jours (ou dans un délai plus court si elles en décident ainsi) avant la date projetée de son entrée en vigueur. Le tarif proposé sera réputé déposé à la date à laquelle ces autorités aéronautiques l'auront reçu.

(c) Ce tarif pourra être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques de la Partie contractante auprès desquelles il aura été déposé, et il sera réputé agréé par ces autorités à moins que, dans les 30 jours suivant la date de dépôt, elles n'aient fait tenir à l'entreprise désignée qui en sollicite l'agrément notification écrite signifiant leur refus.

(d) Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante pourront retirer leur agrément à tout tarif de cette nature, déjà agréé par elles, moyennant l'envoi d'un préavis de 90 jours à l'entreprise désignée qui applique ce tarif. L'entreprise en question cessera d'appliquer le tarif à la fin de cette période.

(11) Nonobstant les dispositions du paragraphe (5) et de l'alinéa (c) du paragraphe (10), les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante accepteront tout tarif proposé qui aura été déposé auprès d'elles par une entreprise désignée et qui correspond (par exemple par son niveau de prix, par les conditions dont il est assorti et par sa date d'expiration quoique pas nécessairement par l'itinéraire exploité) au tarif appliqué par une entreprise de cette Partie contractante pour l'exploitation de services comparables entre les mêmes points ou qui est plus élevé ou assorti de conditions plus restrictives que ledit tarif.

Article 8. Droits de douane

(1) Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leur carburant, leurs lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange y compris les moteurs et leurs provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs seront exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût des prestations

de service à l'arrivée, à condition que ces équipements normaux et autres approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

(2) Les équipements normaux, le carburant, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange y compris les moteurs et les provisions de bord (y compris, quoique non exclusivement, les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), les stocks de billets imprimés, les lettres de transport aérien, tout imprimé portant la raison sociale d'une entreprise désignée d'une Partie contractante et tous imprimés publicitaires distribués gratuitement par ladite entreprise introduits dans la région de l'autre Partie contractante par ou pour le compte de ladite entreprise ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise seront exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût des prestations de service à l'arrivée, même si ces équipements normaux et ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la région de l'autre Partie contractante.

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

(4) L'équipement normal ainsi que les autres équipements et approvisionnements visés au paragraphe (1) pourront être déchargés dans la région de l'autre Partie contractante avec l'accord des autorités douanières de cette dernière. Dans ce cas, ils bénéficieront, sur la base de la réciprocité, des exonérations visées au paragraphe (1) jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuée conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de ladite autre Partie contractante pourront cependant exiger que ces équipements et approvisionnements normaux soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment.

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

(6) Les bagages et les marchandises en transit direct dans la région d'une Partie contractante seront exonérés de droits de douanes, droits d'accise et redevances ou frais analogues non liés au coût des prestations de service à l'arrivée.

Article 9. Sécurité aérienne

(1) Chacune des Parties contractantes réaffirme que l'obligation qu'elle a envers l'autre Partie contractante de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tout acte illicite fait partie intégrante du présent Accord. Chacune des Parties contractantes se conformera en particulier aux dispositions concernant la sécurité aérienne 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, ainsi que 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) Chacune des Parties contractantes prêterà à l'autre, à la demande de cette dernière, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

(3) Dans leurs relations mutuelles, les Parties contractantes se conformeront aux dispositions applicables en matière de sécurité aérienne arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui figurent en annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago. Chacune des Parties contractantes exigera des exploitants d'aéronefs battant son pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente est situé dans sa région, ainsi que des exploitants d'aéroports situés dans sa région, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

(4) Chacune des Parties contractantes convient qu'il peut être exigé de ces exploitants d'aéronefs qu'ils respectent les mesures de sécurité aérienne visées au paragraphe (3) du présent article, imposées par l'autre Partie contractante pour l'entrée ou le séjour dans sa région ou le départ de cette région. Chacune des Parties contractantes veillera à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa région pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes étudiera également avec bienveillance toute demande que lui adresserait l'autre Partie contractante afin qu'elle prenne des mesures de sécurité spéciales raisonnables en cas de menace particulière.

(5) Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un tel aéronef, de ses passagers et de son équipage, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, chacune des Parties contractantes apportera son aide à l'autre Partie contractante en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures propres à mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

Article 10. Communication de statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre Partie, à la demande de ces dernières, des relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci auront raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte sur les services convenus par les entreprises désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus 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 11. Conversion et transfert des recettes

(1) Les entreprises désignées de la Région administrative spéciale de Hong Kong auront le droit de convertir et de transférer du Grand Duché de Luxembourg à la Région administrative spéciale Hong Kong, sur demande, l'excédent de recettes locales sur leurs dépenses locales. Les entreprises désignées du Grand Duché de Luxembourg auront le droit de convertir et de transférer de la Région administrative spéciale de Hong Kong au Grand Duché de Luxembourg, sur demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

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

Article 12. Représentation et ventes des entreprises de transport aérien

(1) Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes auront le droit, conformément aux lois et règlements nationaux 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, techniques et d'exploitation et les autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

(2) Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes auront le droit de se livrer à la vente de prestations de transport aérien dans la région de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire d'agents. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes auront le droit de vendre et toute personne aura la faculté d'acheter ces prestations en monnaie locale ou dans toute autre monnaie librement convertible.

Article 13. Redevances d'usage

(1) L'expression " redevance d'usage " désigne les frais facturés aux entreprises de transport aérien par les autorités compétentes ou qu'elles autorisent de facturer pour la mise à disposition des équipements ou des installations aéroportuaires ou des équipements de navigation aérienne, y compris les services et installations connexes, pour les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et leurs marchandises.

(2) Aucune Partie contractante ne peut imposer ni permettre que soient imposées aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles qui sont imposées à ses propres entreprises de transport aérien exploitant des services aériens internationaux analogues.

(3) Chaque Partie contractante encouragera les consultations concernant les redevances d'usage entre d'une part, ses autorités compétentes et, d'autre part, les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par lesdites autorités compétentes, si possible par l'intermédiaire des organisations représentatives des entreprises de

transport aérien. Toutes propositions de modification doivent être communiquées aux usagers avec un préavis raisonnable avant leur entrée en vigueur afin de permettre aux usagers de présenter leurs points de vue sur lesdites modifications. Chaque Partie contractante encouragera en outre ses autorités compétentes et lesdits usagers à échanger les informations utiles concernant les redevances d'usage.

Article 14. Consultation

Toute partie contractante peut à tout moment demander que soient tenues des consultations sur la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou l'amendement du présent Accord. Ces consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, commenceront dans les 60 jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie contractante aura reçu une demande écrite à cet effet, à moins que les Parties contractantes n'en décident autrement.

Article 15. Règlement des différends

(1) En cas de différend entre elles quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes tenteront en premier lieu de le régler par voie de négociation.

(2) Si elles ne parviennent pas à un règlement par voie de négociation, les Parties contractantes pourront soit convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme choisi par elles à l'amiable, soit, à la demande de l'une d'entre elles, le soumettre à la décision d'un tribunal composé de trois arbitres et constitué de la manière suivante:

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

(b) si l'une ou l'autre des nominations n'a pas été faite dans les délais indiqués ci-dessus, l'une ou l'autre Partie contractante pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder dans les 30 jours à la nomination 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 ne pouvant être récusé à ce titre procédera à la désignation.

(3) Sous réserve des dispositions du présent article ou à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, le tribunal déterminera l'étendue de sa compétence et arrêtera lui-même sa procédure. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence sera tenue 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) A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante déposera un mémoire

dans un délai de 45 jours à compter de la date à laquelle le tribunal aura été entièrement constitué. Les répliques devront avoir été déposées 60 jours plus tard. A la demande de l'une des Parties contractantes, ou de sa propre initiative, le tribunal tiendra audience dans les 30 jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

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

(6) Chaque Partie contractante pourra présenter une demande d'éclaircissement de 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 aura force exécutoire pour les Parties contractantes.

(8) Chaque Partie contractante prendra à sa charge les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres dépenses du tribunal sont divisées à parts égales entre les Parties contractantes, y compris toute dépense encourue par le Président ou par 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.

Article 16. Amendement

Les amendements éventuels au présent Accord, convenus par les Parties contractantes, entreront en vigueur lorsqu'ils auront été confirmés par écrit par les Parties contractantes.

Article 17. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. L'Accord prendra 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 18. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

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

Article 19. Entrée en vigueur

Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès le jour de sa signature et entrera en vigueur dès que les Parties contractantes se seront notifiées l'une l'autre que les procédures nécessaires ont été menées à bien.

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

Fait en deux exemplaires, à Hong Kong, le 3 juin 1998, en langue anglaise.

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

STEPHEN IP

Pour le Gouvernement du Grand Duché de Luxembourg :

MADY DELVAUX-STEHRIS

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Section 1

Routes à desservir par la ou les entreprises de transport aérien désignées par la Région administrative spéciale de Hong Kong:

Région administrative spéciale de Hong Kong -- points intermédiaires- - points situés au Grand Duché de Luxembourg -- points au-delà.

Notes:

1. Les points à desservir sur les routes spécifiées ci-dessus doivent être déterminés d'un commun accord par les Parties contractantes.

2. La ou les entreprises désignées par la Région administrative spéciale de Hong Kong pourront lors de tout vol ou sur tous les vols, omettre de faire escale en tout point des routes ci-dessus indiquées et desservir des points intermédiaires dans n'importe quel ordre et des points au-delà dans d'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes partent de la Région administrative spéciale de Hong Kong.

3. Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire ou au-delà pour être débarqué à des points au Grand Duché de Luxembourg ou inversement, sauf lorsque les autorités aéronautiques des Parties contractantes en seront convenues autrement.

4. Aucun point situé en Chine continentale ne pourra être desservi en tant que point intermédiaire ou point au-delà.

Section 2

Routes à desservir par la ou les entreprises désignées par le Grand Duché de Luxembourg : Luxembourg -- points intermédiaires -- Région administrative spéciale de Hong Kong -- points au-delà.

Notes:

1. Les points à desservir sur les routes spécifiées ci-dessus doivent être déterminés d'un commun accord par les Parties contractantes.

2. La ou les entreprises désignées par le Grand Duché de Luxembourg pourront lors de tout vol ou sur tous les vols omettre de faire escale à n'importe quel point des routes ci-dessus et desservir des points intermédiaires dans n'importe quel ordre et des points au-delà dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes partent du Luxembourg.

3. Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire ou en un point au-delà pour être débarqué dans la Région administrative spéciale de Hong Kong ou inversement, sauf lorsque les autorités aéronautiques des Parties contractantes en conviendront à tout moment.

4. Aucun point situé en Chine continentale ne pourra être desservi en tant que point intermédiaire ou point au-delà.