No. 42968

Hong Kong Special Administrative Region (under authorization by the Government of China)
and
Czech Republic

Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the Czech Republic concerning air services (with annex). Hong Kong, 22 February 2002

Entry into force: *26 April 2002 by notification, in accordance with article 21*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *China, 18 August 2006*

Région administrative spéciale de Hong-Kong (par autorisation du Gouvernement chinois)
et
République tchèque

Accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de la République tchèque relatif aux services aériens (avec annexe). Hong-Kong, 22 février 2002

Entrée en vigueur : *26 avril 2002 par notification, conformément à l'article 21*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Chine, 18 août 2006*

[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 CZECH REPUBLIC 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 Czech Republic, (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 Czech Republic,

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-General of Civil Aviation, and in the case of the Czech Republic, the Ministry of Transport and Communications, 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 Czech Republic 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 airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party for the purpose of taking on board or discharging passengers, baggage and cargo, including mail, to be carried to and from:

(a) the area of the first Contracting Party; and

(b) such intermediate and beyond points as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

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

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

Article 4. Designation of and 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 aeronautical authorities of 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 Czech Republic or its nationals.

(b) The Government of the Czech Republic 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 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) The aeronautical authorities of 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 Czech Republic or its nationals;

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

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

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

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party in compliance with Article 16 of this Agreement.

Article 6. Application of Laws and Regulations

(1) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its area of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that area shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in, and departure from its area of passengers, crew, baggage, cargo or mail, such as formalities

regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs and quarantine shall apply to passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said area.

(3) Neither Contracting Party may grant any preference to its own airlines over the designated airlines of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations referred to in this Article.

Article 7. 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 aeronautical authorities of the Contracting Parties shall from time to time jointly determine the practical application of the principles contained in the foregoing paragraphs of this Article for the operation of the agreed services by the designated airlines.

Article 8. Tariffs

(1) The term “tariff” means 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 Czech Republic 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) Neither of the aeronautical authorities of both Contracting Parties will require their designated airlines to consult other airlines operating over the whole or part of the same route before filing tariffs for approval, nor they will prevent such consultation. References in this paragraph and paragraph (2) of this Article 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 Czech Republic 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 45 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(5) 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 21 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(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, the aeronautical authorities of one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party which shall be held within 30 days from the date the aeronautical authorities of the other Contracting Party receive 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 17 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 Czech Republic and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Czech Republic and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Czech Republic for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and a State other than the Czech Republic 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 45 days (or such shorter period as they may decide) prior to the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(c) Such tariff may be approved at any time by the aeronautical authorities of the Contracting Party with whom it has been filed and shall be deemed to have been approved by them unless, within 21 days after the date of filing, they have served on the designated airline seeking approval of such tariff written notice of disapproval.

(d) The aeronautical authorities of a Contracting Party may withdraw approval of any such tariff approved or deemed to be approved by them on giving 45 days notice to the designated airline charging such tariff. That airline shall cease to charge such tariff at the end of that period.

Article 9. 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 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 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, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988.

(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. Sale of Services and Transfer of Funds

(1) Upon filing with the aeronautical authorities of the first Contracting Party, if necessary, and subject to appropriate commercial registration in accordance with the respective laws and regulations of this first Contracting Party, the designated airline or airlines of the other Contracting Party shall have the right to sell freely its air transport services in the area of the first Contracting Party either directly or at its discretion through its agents, and any person shall be free to purchase such transportation in the local currency or in any freely convertible currency.

(2) The designated airlines of the Contracting Parties shall have the right to convert and to remit to their home area on demand the excess of receipts over local expenditures earned in the area of the other Contracting Party in a freely convertible currency. Conversion and remittance shall be performed without restrictions at the prevailing foreign exchange market rate applicable for these transactions at the time such revenues are presented for conversion and remittance, or on the day the transfer is made. Actual transfer shall be executed without delay and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.

Article 13. Airline Representation

(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 their representatives and commercial, technical, operational and other specialist staff who are required for the promotion or provision of air transportation.

(2) The designated airlines of one Contracting Party shall have the right to establish in the area of the other Contracting Party an office or offices for promotion of air transportation and sale of the air transportation services, subject to the laws and regulations in force in the area of the latter Contracting Party.

Article 14. Timetables

(1) The designated airlines of each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, at least 30 days in advance, the timetable of its agreed services, specifying the relevant information including the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

(2) Any subsequent changes to the approved timetables of the designated airlines shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

(3) If the designated airlines wish to operate services supplementary to those covered in the approved timetables, they shall obtain the prior permission of the aeronautical authorities of the Contracting Parties concerned.

Article 15. 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 16. Consultation

(1) In the spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may from time to time communicate with each other through discussion or by correspondence.

(2) 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 17. Settlement of Disputes

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

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

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

(b) if within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

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

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

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

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

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

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

Article 18. Amendment

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

Article 19. Termination

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

Article 20. Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 21. Entry into Force

Each Contracting Party shall notify in writing the other Contracting Party that their respective internal procedures for approval of this Agreement have been complied with. This Agreement shall enter into force on the date of the latter of these two notifications.

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

Done in two originals at Hong Kong this 22nd day of February 2002 in the English language.

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

SANDRA LEE

For the Government of the Czech Republic:

JIRI RUSNOK

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 the Czech Republic - points beyond.

Notes:

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the aeronautical authorities of 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 the Czech Republic 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. The exercise of traffic rights by the designated airline(s) of one Contracting Party between intermediate points or points beyond and the area of the other Contracting Party shall be jointly determined from time to time by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties taking into account the principles set out in Article 7 of this Agreement.

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 Czech Republic:

Points in the Czech Republic - 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 aeronautical authorities of the Contracting Parties.

2. The designated airline or airlines of the Czech Republic may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in the Czech Republic 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 the Czech Republic.

3. The exercise of traffic rights by the designated airline(s) of one Contracting Party between intermediate points or points beyond and the area of the other Contracting Party shall be jointly determined from time to time by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties taking into account the principles set out in Article 7 of this Agreement.

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 DE LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine (“la Région administrative spéciale de Hong-Kong”), et le Gouvernement de la République tchèque (ci-après dénommés “les Parties contractantes”),

Désireux de resserrer leurs relations mutuelles et de conclure un accord afin de mettre en place le cadre de l'exploitation des services aériens entre la Région administrative spéciale de Hong-Kong et la République tchèque,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, et à moins que le contexte n'exige une interprétation différente :

(a) l'expression “autorités aéronautiques” s'entend, dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong-Kong, du Directeur général de l'aviation civile et dans le cas de la République tchèque, du Ministère des Transports et des Communications, ou, dans les deux cas, de toute personne ou tout organisme habilités à exercer une des fonctions relevant à ce jour des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

(b) l'expression “entreprise désignée” s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée conformément à l'article 4 du présent Accord;

(c) le terme aérien en ce qui concerne la Région administrative spéciale de Hong-Kong inclut l'île de Hong-Kong, Kowloon et les Nouveaux territoires et en ce qui concerne la République tchèque, le terme a le sens attribué à “territoire” à l'article 2 de la Convention de l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

(d) les expressions “service aérien”, “service aérien international”, “entreprise de transport aérien” et “escale non commerciale” ont le sens que leur attribue l'article 96 de ladite Convention;

(e) l'expression “le présent Accord” s'entend du présent Accord, de son annexe et de tous amendements apportés à cet Accord ou à son annexe.

Article 2. Dispositions de la Convention de Chicago régissant l'exploitation des services aériens internationaux

Dans la mise en oeuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris à celles de ses annexes et à tout amendement

qui serait apporté à la Convention ou à ses annexes et qui s'appliquerait aux deux, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi de droits

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

(a) le droit de survoler sa zone sans y atterrir;

(b) le droit de faire escale dans sa zone à des fins non commerciales.

(2) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après énumérés dans le présent Accord, aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées à la section appropriée de l'Annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après respectivement “services convenus” et “routes indiquées”. Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante bénéficient, outre les droits spécifiés au paragraphe (1) du présent article, du droit de faire escale dans la zone de l'autre Partie contractante aux fins d'embarquer et de débarquer des passagers, des marchandises et du courrier, à destination et en provenance :

(a) de la zone de la première Partie contractante; et

(b) des points intermédiaires et des points au-delà pouvant être à l'occasion convenus par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

(3) Aucune disposition du paragraphe (2) du présent article n'est réputée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, en un point de la zone 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 zone de cette autre Partie contractante.

(4) Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques, ou de circonstances particulières et exceptionnelles, une entreprise désignée par une Partie contractante ne se trouve pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire normal, l'autre Partie contractante fait 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 d'exploitation des entreprises de transport aérien

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

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

(3) (a) Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong-Kong a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe (2) du présent article ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise

désignée, des droits spécifiés au paragraphe (2) de l'article 3 du présent Accord dans tous les cas où il n'a pas la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement de la République tchèque ou de ses ressortissants.

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

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

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

Article 5. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation

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

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

(ii) dans le cas du Gouvernement de la République tchèque, s'il n'a pas la preuve que cette entreprise a été constituée et qu'elle a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong-Kong; ou

(b) si l'entreprise en question ne conforme pas son exploitation à la législation ou à la réglementation de la Partie contractante qui accorde ces droits; ou

(c) si ladite entreprise ne conforme pas son exploitation aux dispositions du présent Accord.

(2) À moins qu'il soit immédiatement indispensable d'annuler ou de suspendre l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe (1) du présent article ou d'imposer les conditions dont il est fait mention dans ce paragraphe afin d'empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante conformément à l'article 16 du présent Accord.

Article 6. Application des lois et règlements

(1) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes qui régissent, sur son territoire, l'entrée dans sa zone et la sortie de sa zone des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou à des survols de la zone par ces aéronefs s'appliquent à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante.

(2) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes régissant l'entrée, le séjour et la sortie de sa zone des passagers, des équipages, des bagages, des marchandises ou du courrier, tels que les formalités relatives à l'entrée, la sortie, l'émigration et l'immigration, de même que les formalités en matière de douane et de quarantaine s'appliquent aux passagers, aux équipages, aux bagages, aux marchandises ou au courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante lorsqu'ils se trouvent dans ladite zone.

(3) Dans l'application des lois et règlements visés dans le présent article, les Parties contractantes ne favorisent pas leurs propres compagnies aériennes par rapport à celles désignées par l'autre Partie.

Article 7. Principes régissant l'exploitation des services convenus

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

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

(3) Les services convenus fournis par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

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

(b) aux besoins du trafic dans la région desservie par les services convenus, compte tenu des autres services aériens assurés par des entreprises des États de la région; et

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

(4) Les autorités aéronautiques des Parties contractantes détermineront de temps à autre en commun les critères d'application pratique des principes visés aux paragraphes précédents du présent article en ce qui concerne l'exploitation des services convenus par les entreprises désignées.

Article 8. Tarifs

(1) Le terme “tarif” s'entend indifféremment :

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

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

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

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

(2) Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour les transports entre la Région administrative spéciale de Hong-Kong et la République tchèque sont ceux agréés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, y compris le coût de l'exploitation des services convenus, l'intérêt des usagers, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres entreprises de transport aérien qui exploitent tout ou partie de la même route.

(3) Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne peuvent exiger de leurs entreprises désignées qu'elles consultent les autres compagnies aériennes exploitant en tout ou en partie la même route avant de déposer leur tarif aux fins d'approbation et ne font rien pour empêcher cette consultation. Aux fins du présent paragraphe et du paragraphe précédent, les références à la “même route” visent la route exploitée et non la route spécifiée.

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

(5) Tout tarif proposé peut être agréé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à tout moment et, à condition qu'il ait été déposé conformément aux dispositions du paragraphe (4) du présent article, il est considéré comme ayant été agréé par les autorités

aéronautiques de ladite Partie contractante, sauf si dans les 21 jours (ou dans un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) après la date du dépôt, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ont notifié par écrit leur rejet du tarif proposé aux autorités de l'autre Partie contractante.

(6) Si une notification de rejet est adressée, conformément aux dispositions du paragraphe (5) du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent fixer le tarif par accord mutuel. À cet effet, l'une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours de la notification de rejet, demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui doivent avoir lieu dans les 30 jours de la réception par l'autre Partie contractante de la notification écrite de la demande.

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

(8) Sous réserve du paragraphe (9) du présent article, un tarif fixé conformément aux dispositions du présent article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit fixé.

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

(a) au-delà de douze mois après la date d'expiration, quand ce tarif prévoit une date d'expiration;

(b) au-delà de douze mois après la date du dépôt d'un nouveau tarif auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes, quand le tarif ne prévoit pas une date d'expiration.

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

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

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

(d) les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent retirer leur agrément à tout tarif de cette nature déjà agréé ou réputé être agréé par elles, moyennant un préavis de 45 jours adressé à l'entreprise de transport aérien désignée qui applique ce tarif. L'entreprise en question cesse d'appliquer le tarif à la fin de cette période.

Article 9. Droits de douane

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

(2) Les équipements normaux, les combustibles, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, ainsi que les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, les boissons et le tabac), les billets imprimés, les lettres de transport aérien, les documents imprimés revêtus de l'emblème d'une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes et les documents publicitaires usuels, distribués gratuitement par ladite entreprise, introduits dans la zone de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise de transport aérien, sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la zone de l'autre Partie contractante.

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

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

(5) Les exemptions prévues dans le présent article s'appliquent également lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes a conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans la zone 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 de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

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

Article 10. Sécurité aérienne

(1) Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a à l'égard de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. En particulier, elle s'acquittera des obligations en matière de sécurité de la navigation aérienne qui lui incombent en vertu 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, ainsi que du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988.

(2) Chaque Partie contractante prête à l'autre, sur sa demande, 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, comme 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 conforment aux normes de sécurité aérienne applicables, établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées en annexe 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 de son pavillon ou des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur son territoire, ainsi que des exploitants d'aéroports situés dans sa zone, qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne.

(4) Chaque Partie contractante convient que les exploitants d'aéronefs peuvent être tenus de respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne mentionnées au paragraphe (3) du présent article, qui sont exigées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur ledit territoire de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire pour protéger les aéronefs, inspecter les passagers et leurs bagages à main, les équipages, les marchandises, les bagages de soute, le courrier et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande émanant de l'autre Partie contractante pour que des mesures de sécurité spéciales soient prises en vue de faire face à une menace particulière.

(5) Lorsque se produit un incident ou que plane la menace de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de leurs aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation

aérienne, les Parties contractantes se prêtent assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risque pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

Article 11. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de ces dernières, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci ont raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte sur les services convenus par les entreprises désignées de la Partie contractante. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus pour 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 12. Vente de services et transfert de fonds

(1) Dès son inscription auprès des autorités aéronautiques de la première Partie contractante, si cela s'avère nécessaire et pour autant qu'elle soit dûment enregistrée conformément aux lois et règlements de la première Partie contractante, l'entreprise désignée ou les compagnies aériennes de la deuxième Partie contractante ont le droit de vendre librement leurs services de transport aérien dans la zone de la première Partie contractante, que ce soit directement ou à son gré par l'intermédiaire de ses agents, et n'importe quelle personne peut se permettre d'acheter librement lesdits services dans la monnaie locale ou dans une monnaie librement convertie.

(2) Les entreprises désignées des Parties contractantes ont le droit de convertir et sur simple demande de transférer dans leur zone d'attache le surplus des recettes sur leurs dépenses locales réalisé dans la zone de l'autre Partie contractante dans une monnaie librement convertible. La conversion et le transfert de ces recettes sont autorisés sans restriction au taux de change applicable aux opérations courantes en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont frappés d'aucune charge à l'exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations. Les transferts sont exécutés sans retard et sont exempts de frais à l'exception des frais normaux réclamés par les banques pour ce genre de transactions.

Article 13. Représentation des entreprises de transport aérien

(1) Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire entrer et d'employer sur le territoire de cette autre Partie contractante, leurs cadres de direction, leurs cadres techniques, les agents d'exploitation et les autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2) Les entreprises de transport aérien désignées d'une Partie contractante ont le droit d'ouvrir dans la zone de l'autre Partie contractante un ou des bureaux destinés à promouvoir le transport aérien et la vente des services de transport aérien, sous réserve des lois et règlements en vigueur dans la zone de cette dernière.

Article 14. Horaires

(1) Les entreprises désignées de chaque Partie contractante soumettent à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, 30 jours à l'avance, les horaires de ses services convenus, en spécifiant les informations pertinentes, y compris la fréquence, le type d'aéronef, la configuration et le nombre de sièges mis à la disposition du public.

(2) Toutes modifications subséquentes apportées aux horaires des entreprises désignées doivent être soumises pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

(3) Si les entreprises désignées souhaitent exploiter des services supplémentaires à ceux couverts dans les horaires approuvés, elles doivent obtenir la permission préalable des autorités aéronautiques des Parties contractantes concernées.

Article 15. Redevances d'usage

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

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

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

Article 16. Consultations

(1) Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent à l'occasion communiquer entre elles verbalement ou par courrier.

(2) L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations concernant la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application et la modification du présent Accord. Ces consultations, qui peuvent se dérouler entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, débutent dans un délai de 60 jours courant à partir de la date de

réception par l'autre Partie contractante d'une demande écrite, à moins que les Parties contractantes en soient convenues autrement.

Article 17. Règlement des litiges

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

(2) Si elles ne parviennent pas à régler le différend par voie de négociations, les Parties contractantes peuvent le soumettre à la décision d'une personne ou d'un organisme choisi par elles d'un commun accord ou, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, à la décision d'un tribunal de trois arbitres, constitué de la manière suivante :

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

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

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

(4) À moins que les Parties contractantes en soient convenues autrement, ou que le tribunal ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante dépose un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la date de la constitution du tribunal. Les répliques devront avoir été déposées 60 jours plus tard. À la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, ou de sa propre initiative, le tribunal tient audience dans les 30 jours qui suivent la date du dépôt obligatoire des répliques.

(5) Le tribunal s'efforce de rendre une sentence écrite dans les 30 jours qui suivent la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, dans les 30 jours qui suivent la date de dépôt des deux répliques. La décision du tribunal est prise à la majorité.

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

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

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

Article 18. Amendement

Tout amendement au présent Accord, convenu entre les Parties contractantes, entre en vigueur à la date à laquelle les Parties contractantes confirment l'amendement par écrit.

Article 19. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de dénoncer le présent Accord, qui prend alors fin à minuit (heure locale du lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de la date de réception de la notification par ladite autre Partie contractante, à moins que cette notification soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai.

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

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

Article 21. Entrée en vigueur

Chaque Partie contractante informe par écrit l'autre Partie contractante de l'accomplissement de leurs formalités respectives pour l'entrée en vigueur du présent Accord. Celui-ci entre en vigueur à la date de la dernière notification.

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

Fait en double exemplaire à Hong-Kong le 22 février 2002, en langue anglaise.

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

SANDRA LEE

Pour le Gouvernement de la République tchèque :

JIRI RUSNOK

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Section 1

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong-Kong :

Région administrative spéciale de Hong-Kong - points intermédiaires - points dans la République tchèque - points au-delà.

Notes :

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

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong-Kong peuvent, lors de tout vol, omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points intermédiaires, les points situés en République tchèque dans n'importe quel ordre, et les points au-delà dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur départ dans la Région administrative spéciale de Hong-Kong.

3. L'exercice des droits de trafic par l'entreprise ou les entreprises désignées d'une Partie contractante entre des points intermédiaires ou des points au-delà et la zone de l'autre Partie contractante est déterminé de commun accord de temps à autres par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes en tenant compte des principes énoncés à l'article 7 du présent Accord.

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

Section 2

Routes à exploiter par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la République tchèque :

Points dans la République tchèque - points intermédiaires - Région administrative spéciale de Hong-Kong - points au-delà.

Notes :

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

2. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de la République tchèque peuvent, lors de tout vol, omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir les points situés en République tchèque dans n'importe quel ordre, et les points au-delà dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur départ en République tchèque.

3. L'exercice des droits de trafic par l'entreprise ou les entreprises désignées d'une Partie contractante entre des points intermédiaires ou des points au-delà et la zone de l'autre Partie contractante est déterminé de commun accord de temps à autres par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes en tenant compte des principes énoncés à l'article 7 du présent Accord.

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