

Annexe
TABLEAU DES ROUTES
Section 1^{re}

Routes à exploiter par l'entreprise de transport aérien désignée de la République d'Afrique du Sud :

Points dans la République d'Afrique du Sud - Points intermédiaires - Points dans le Royaume de Belgique - Points au-delà

Notes

1. Les routes peuvent être exploitées dans chaque direction
2. L'entreprise de transport aérien désignée de la République d'Afrique du Sud peut, sur un vol quelconque ou tous les vols, omettre la desserte de quelconque point énuméré ci-dessus pour autant que les services convenus sur ces routes commencent en un point sur le territoire de la République d'Afrique du Sud.
3. Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué en des points dans le Royaume de Belgique ou embarqué en des points du Royaume de Belgique pour être débarqué en des points au-delà ou vice versa, sauf de temps en temps suite à un accord intervenu entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Cette restriction s'applique aussi à toute forme de trafic avec arrêt intermédiaire.

Section 2

Routes à exploiter par l'entreprise de transport aérien désignée du Royaume de Belgique :

Points dans le Royaume de Belgique - Points intermédiaires - Points dans la République d'Afrique du Sud - Points au-delà.

Notes

1. Les routes peuvent être exploitées dans chaque direction.
2. L'entreprise de transport aérien désignée du Royaume de Belgique peut sur un vol quelconque ou tous vols omettre la desserte de quelconque point énuméré ci-dessus pour autant que les services convenus sur ces routes commencent en un point sur le territoire du Royaume de Belgique.
3. Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire pour être débarqué en des points dans la République d'Afrique du Sud ou embarqué en des points de la République d'Afrique du Sud pour être débarqué en des points au-delà ou vice versa sauf de temps en temps suite à l'accord des autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Cette restriction s'applique aussi à toute forme de trafic avec arrêt intermédiaire.

Bijlage
ROUTETABEL
Sectie 1

Routes uit te baten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Zuid-Afrika :

Punten in de Republiek Zuid-Afrika - Tussengelegen punten - Punten in het Koninkrijk België - Verder gelegen punten.

Nota's

1. De routes mogen in beide richtingen uitgebaat worden.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van de Republiek Zuid-Afrika mag op gelijk welke vlucht of op alle vluchten gelijk welk bovenvermeld punt overslaan voor zover de overeengekomen diensten op deze routes aanvangen in een punt op het grondgebied van de Republiek Zuid-Afrika.
3. Geen passagiers of goederen mogen aan boord worden genomen in een tussenliggend punt om afgezet te worden in een punt in het Koninkrijk België of in punten in het Koninkrijk België om afgezet te worden in een verder gelegen punt of vice versa, tenzij de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd anderszins overeenkomen. Deze beperking geldt ook voor elke vorm van luchtverkeer met een tussenliggende stop.

Sectie 2

Routes uit te baten door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk België :

Punten in het Koninkrijk België - Tussenliggende punten - Punten in de Republiek Zuid Afrika - Verder gelegen punten.

Nota's

1. De routes mogen in beide richtingen uitgebaat worden.
2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij van het Koninkrijk België mag op gelijk welke vlucht of op alle vluchten gelijk welk bovenvermeld punt overslaan voorzover de overeengekomen diensten op deze routes aanvangen in een punt op het grondgebied van het Koninkrijk België.
3. Geen passagiers of goederen mogen aan boord worden genomen in een tussenliggend punt om afgezet te worden in een punt in de Republiek Zuid-Afrika of in punten in de Republiek Zuid-Afrika om afgezet te worden in een verder gelegen punt of vice versa, tenzij de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen van tijd tot tijd anderszins overeenkomen. Deze beperking geldt ook voor elke vorm van stop-oververkeer.

SERVICE PUBLIC FEDERAL AFFAIRES ETRANGERES,
COMMERCE EXTERIEUR
ET COOPERATION AU DEVELOPPEMENT

F. 2003 — 3925

[C — 2003/15129]

7 FEVRIER 2003. — Loi portant assentiment à l'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine relatif au transport aérien, et l'Annexe, signés à Bruxelles le 6 avril 1998 (1) (2)

ALBERT II, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BUITENLANDSE ZAKEN,
BUITENLANDSE HANDEL
EN ONTWIKKELINGSSAMENWERKING

N. 2003 — 3925

[C — 2003/15129]

7 FEBRUARI 2003. — Wet houdende instemming met de Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Speciale Administratieve Regio Hongkong van de Volksrepubliek China inzake luchtvervoer, en de Bijlage, ondertekend te Brussel op 6 april 1998 (1) (2)

ALBERT II, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2. L'Accord entre le Gouvernement du Royaume de Belgique et le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine relatif au transport aérien, et l'Annexe, signés à Bruxelles le 6 avril 1998, sortiront leur plein et entier effet.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 7 février 2003.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires étrangères,
L. MICHEL

La Ministre de la Mobilité et des Transports,
Mme I. DURANT

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,
M. VERWILGHEN

Notes

(1) *Session 2001-2002.*

Sénat.

Documents.

Projet de loi déposé le 31 mai 2002, n° 2-1179/1.

Rapport, n° 2-1179/2.

Texte adopté par la Commission, n°.

Annales parlementaires.

Discussion, séance du 10 octobre 2002.

Vote, séance du 10 octobre 2002.

Chambre

Documents

Projet transmis par le Sénat, n° 50-2063/1.

Rapport, n°.

Texte adopté en séance plénière et soumis à la sanction royale, n° 50-2063/2.

Annales parlementaires

Discussion, séance du 14 novembre 2002.

Vote, séance du 14 novembre 2002.

(2) Ce Traité est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2003.

Art. 2. De Overeenkomst tussen de Regering van het Koninkrijk België en de Regering van de Speciale Administratieve Regio Hongkong van de Volksrepubliek China inzake luchtvervoer, en de Bijlage, ondertekend te Brussel op 6 april 1998, zullen volkomen gevolg hebben.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het *Belgisch Staatsblad* zal worden bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, 7 februari 2003.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Buitenlandse Zaken,
L. MICHEL

De Minister van Mobiliteit en Vervoer,
Mevr. I. DURANT

Met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,
M. VERWILGHEN

Nota's

(1) *Zitting 2001-2002.*

Senaat.

Documenten.

Ontwerp van wet ingediend op 31 mei 2002, nr. 2-1179/1.

Verslag, nr. 2-1179/2.

Tekst aangenomen door de Commissie, nr.

Parlementaire Handelingen.

Bespreking, vergadering van 10 oktober 2002.

Stemming, vergadering van 10 oktober 2002.

Kamer

Documenten

Tekst overgezonden door de Senaat, nr. 50-2063/1.

Verslag, nr.

Tekst aangenomen in plenaire vergadering en aan de Koning te bekrachtiging voorgelegd, nr. 50-2063/2.

Parlementaire Handelingen

Bespreking, vergadering van 14 november 2002.

Stemming, vergadering van 14 november 2002.

(2) Dit Verdrag is in werking getreden op 1 juli 2003.

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BELGIUM AND THE GOVERNMENT OF HONG KONG SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the Kingdom of Belgium
and

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China ("the Hong Kong Special Administrative Region")

(hereinafter referred to as the "Contracting Parties"),

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

Have agreed as follows :

ARTICLE 1

Definitions

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 2

Provisions of the Chicaeo Convention Applicable to International Air Services

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

ARTICLE 3

Grant of Rights

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

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

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

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

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

ARTICLE 4

Designation of and Authorisation of Airlines

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

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

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

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

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

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

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

or

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

or

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

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

ARTICLE 6

Principles Governing Operation of Aereed Services

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

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

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

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

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

and

(c) the requirements of through airline operation.

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

ARTICLE 7

Tariffs

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

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

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

(c) the conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefits attaching to it; and

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

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and Belgium shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being had to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

(3) The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariff, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because no other designated airline is operating on the same route. References in this and the preceding paragraph to "the same route" are to the route operated, not the specified route.

(4) Any proposed tariff for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and Belgium shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline or airlines seeking its approval in such form as the 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 16 of this Agreement.

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

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

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

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

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

(b) Any proposed tariff for such carriage shall be filed by the designated airline of one Contracting Party seeking approval of such tariff with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. It shall be filed in such form as those aeronautical authorities may require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article and not less than 90 days (or such shorter period as they may decide) prior to the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

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

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

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

ARTICLE 8

Customs Duties

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 9

Avoidance of Double Taxation

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

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

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

(4) For the purposes of this Article :

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

(i) the charter or rental of aircraft;

(ii) the sale of tickets or similar documents, and the provision of services connected with such carriage, either for the airline itself or for any other airline; and

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

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

(c) the term "airline of one Contracting Party" means, in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, an airline incorporated and having its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region and, in the case of Belgium, an airline substantially owned and effectively controlled by the Government of Belgium or its nationals;

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

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

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

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

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

(7) Notwithstanding Article 18 (Termination) where notice of termination of this Agreement is given under that Article, this Article shall cease to have effect :

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

(b) in Belgium, for any year of assessment beginning on or after 1st April in the calendar year next following that in which notice is given;

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

ARTICLE 10

Aviation Security

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

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

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

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

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

ARTICLE 11

Provision of Statistics

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

ARTICLE 12

Conversion and Remittance of Revenue

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

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

ARTICLE 13

Airline Representation and Sales

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

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

ARTICLE 14

User Charges

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

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

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

ARTICLE 15

Consultation

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

ARTICLE 16

Settlement of Disputes

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 17

Amendment

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

ARTICLE 18

Termination

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

ARTICLE 19

Registration with the International Civil Aviation Organization

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

ARTICLE 20

Entry into Force

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

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

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

Annex

ROUTE SCHEDULE

Section 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region :
Hong Kong Special Administrative Region - intermediate points - points in Belgium - points beyond.

Notes :

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, and points in Belgium in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at the Hong Kong Special Administrative Region.
3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in Belgium or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.
4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

Section 2

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

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

Notes :

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.
2. The designated airline or airlines of Belgium may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in Belgium in any order, and intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Belgium.
3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at the Hong Kong Special Administrative Region or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.
4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

TRADUCTION

**ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE HONG KONG
ET LE GOUVERNEMENT DE BELGIQUE
RELATIF AU TRANSPORT AERIEN**

Le Gouvernement de Hong Kong et le Gouvernement de Belgique (dénommés ci-après "Parties Contractantes"),

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

Sont convenus de ce qui suit :

ARTICLE 1^{er}

Définitions

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

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

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

(c) le terme "zone" concernant Hong Kong inclut Hong Kong Island, Kowloon et les New Territories et pour la Belgique, il a la signification de "territoire" qui lui est attribuée dans l'article 2 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

(d) les termes "Service aérien", "Service aérien international", "Entreprise de transport aérien" et "Escale non commerciale" ont la signification qui leur est attribuée respectivement dans l'article 96 de cette Convention;

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

ARTICLE 2

**Dispositions de la Convention de Chicago applicables
aux Services aériens internationaux**

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

ARTICLE 3

Octroi de droits

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

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

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

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

VERTALING

**OVEREENKOMST TUSSEN DE REGERING VAN HONG KONG
EN DE REGERING VAN BELGIË INZAKE LUCHTVERVOER**

De Regering van Hongkong en de Regering van België (hierna "Overeenkomstsluitende Partijen" genoemd),

Verlangende een Overeenkomst te sluiten met het doel zich een referentiekader te verschaffen voor de luchtdiensten tussen Hongkong en België,

Zijn overeengekomen als volgt :

ARTIKEL 1

Begripsomschrijvingen

Voor de toepassing van deze Overeenkomst geldt, tenzij het zinsverband anders vereist, dat :

(a) de uitdrukking "Luchtvaartautoriteiten" betekent voor Hongkong de Directeur van de Burgerluchtvaart en voor België het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur of in beide gevallen iedere andere persoon of instelling die gemachtigd is de functies te vervullen die door de genoemde autoriteiten worden vervuld of gelijkaardige functies;

(b) de uitdrukking "Aangewezen Luchtvaartmaatschappij" betekent een luchtvaartmaatschappij die aangewezen en gemachtigd is in overeenstemming met artikel 4 van deze Overeenkomst;

(c) de uitdrukking "Gebied" betreffende Hongkong bevat Hongkong Island, Kowloon en de New Territories en voor België heeft het de betekenis van "grondgebied" zoals toegekend in artikel 2 van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld;

(d) de uitdrukkingen "Luchtdienst", "Internationale luchtdienst", "Luchtvaartmaatschappij" en "Landing voor andere dan verkeersdoel-einden" hebben onderscheidenlijk de betekenis die hen is toegekend in artikel 96 van voornoemd Verdrag;

(e) de uitdrukking "deze Overeenkomst" omvat haar Bijlage en alle wijzigingen die aangebracht werden aan de Overeenkomst of de Bijlage.

ARTIKEL 2

**Bepalingen van het Chicago-Verdrag van toepassing
op Internationale Luchtdiensten**

Voor de uitvoering van deze Overeenkomst, zullen de Overeenkomstsluitende Partijen handelen overeenkomstig de bepalingen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart, dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld, met inbegrip van de Bijlagen en alle wijzigingen aan deze Overeenkomst of aan zijn Bijlagen van toepassing op beide Overeenkomstsluitende Partijen in zoverre deze bepalingen toepasselijk zijn op internationale luchtdiensten.

ARTIKEL 3

Verlening van rechten

(1) Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij volgende rechten voor zijn internationale luchtdiensten :

- (a) over zijn gebied vliegen zonder te landen;
- (b) op zijn gebied landen voor andere dan verkeersdoeleinden;

(2) Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent aan de andere Overeenkomstsluitende Partij de rechten hierna bepaald in deze Overeenkomst voor het uitvoeren van internationale luchtdiensten op de routes omschreven in de betrokken Sectie van de Bijlage aan deze Overeenkomst. Deze diensten en routes worden hierna "overeengekomen diensten" en "omschreven routes" genoemd. Voor het uitvoeren van een overeengekomen dienst op een omschreven route, zullen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij, naast de rechten omschreven in paragraaf 1 van dit artikel, het recht hebben om, op het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij, in punten bepaald voor deze route in overeenstemming met de Bijlage van deze Overeenkomst te landen teneinde passagiers en vracht, post inbegrepen, afzonderlijk of gecombineerd op te nemen of af te zetten.

(3) Niets in het tweede lid van dit artikel wordt geacht het voorrecht te verlenen aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij van één van de Overeenkomstsluitende Partijen passagiers en vracht, post inbegrepen, vervoerd krachtens een huurcontract of tegen vergoeding, op te nemen in een punt van het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij die bestemd is voor een ander punt in het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

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

ARTICLE 4

Désignation et Autorisation des Entreprises de transport aérien

(1) Chaque Partie Contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie Contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées ainsi que de retirer ou de modifier ces désignations.

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

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

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

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

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

ARTICLE 5

Révocation ou Suspension de l'Autorisation d'Exploitation

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

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

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

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

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

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

(4) Indien, ten gevolge van een gewapend conflict, politieke onenigheden of ontwikkelingen, of bijzondere en uitzonderlijke omstandigheden, een aangewezen luchtvaartmaatschappij van één der Overeenkomstsluitende Partijen in de onmogelijkheid vertoefd een dienst of zijn gewone route uit te voeren, zal de andere Overeenkomstsluitende Partij de uitvoering van zulke dienst vergemakkelijken door middel van herschikkingen van de routes.

ARTIKEL 4

Aanwijzing en Vergunning van Luchtvaartmaatschappijen

(1) Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht schriftelijk aan de andere Overeenkomstsluitende Partij één of meerdere luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen voor het exploiteren van de overeengekomen diensten alzoook zulke aanwijzingen in te trekken of te wijzigen.

(2) Na ontvangst van zulke aanwijzing, zal de andere Overeenkomstsluitende Partij mits inachtnaam van de bepalingen in lid (3) en lid (4) van dit artikel zonder verwijl aan de aangewezen luchtvaartmaatschappij of luchtvaartmaatschappijen de vereiste vergunningen voor de exploitatie verlenen.

(3) (a) De Regering van Hongkong heeft het recht het verlenen van de exploitatievergunningen bedoeld in lid (2) van dit artikel te weigeren of zodanige nodige bepalingen op te leggen voor de uitoefening door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de rechten bepaald in artikel 3 (2) van deze Overeenkomst, in alle gevallen waar te hunnen genoegen niet is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op die luchtvaartmaatschappij niet berusten bij de Regering van België of bij haar onderdanen.

(b) De Regering van België heeft het recht het verlenen van de exploitatievergunningen bedoeld in lid (2) van dit artikel te weigeren of zodanige bepalingen op te leggen voor de uitoefening door een aangewezen luchtvaartmaatschappij van de rechten bepaald in artikel 3 (2) van deze Overeenkomst, in alle gevallen waar te hunnen genoegen niet is aangetoond dat de luchtvaartmaatschappij is gevestigd of haar voornaamste handelsvestiging in Hongkong heeft.

(4) De luchtvaartautoriteiten van één der Overeenkomstsluitende Partijen kunnen van een luchtvaartmaatschappij aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij eisen dat ze in staat is te voldoen aan de voorwaarden opgelegd door de wetten en voorschriften welke die autoriteiten gewoonlijk en redelijkerwijze toepassen op de exploitatie van internationale luchtdiensten.

(5) Wanneer een luchtvaartmaatschappij op die manier aangewezen en aanvaard werd, dan mag ze aanvangen met de exploitatie van de overeengekomen diensten mits de luchtvaartmaatschappij de desbetreffende bepalingen van deze Overeenkomst naleeft.

ARTIKEL 5

Intrekking of Opschorting van een Vergunning tot Exploitatie

(1) Elke Overeenkomstsluitende Partij heeft het recht een exploitatievergunning van de luchtvaartmaatschappij aangewezen door de andere Overeenkomstsluitende Partij voor de uitoefening van de rechten bedoeld in artikel 3 (2) van deze Overeenkomst te weigeren of te schorsen, of zodanige nodige bepalingen op te leggen voor de uitoefening van deze rechten :

(a) (i) indien voor de Regering van Hongkong niet is aangetoond dat een aanmerkelijk deel van de eigendom en het daadwerkelijk toezicht op deze luchtvaartmaatschappij niet berusten bij de Regering van België of bij haar onderdanen;

(ii) indien voor de Regering van België niet is aangetoond dat deze luchtvaartmaatschappij is gevestigd of haar voornaamste handelsvestiging in Hongkong heeft; of

(b) indien deze luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de wetten en voorschriften van deze Overeenkomstsluitende Partij die de rechten toekent na te leven; of

(c) indien deze luchtvaartmaatschappij in gebreke blijft de exploitatie uit te oefenen in overeenstemming met de in deze Overeenkomst gestelde voorwaarden.

(2) Tenzij onmiddellijke weigering of schorsing van de exploitatievergunning bedoeld in lid (1) van dit artikel of oplegging van bepalingen hierin noodzakelijk is teneinde verdere inbreuken op wetten en voorschriften te voorkomen, zal zulk recht slechts uitgeoefend worden na overleg met de andere Overeenkomstsluitende Partij.

ARTICLE 6

Principes régissant l'Exploitation de Services convenus

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

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 7

Tarifs

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

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

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

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

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

(2) Les tarifs appliqués par les entreprises de transport aérien désignées des Parties Contractantes pour le transport entre Hong Kong et la Belgique seront ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes et il seront fixés à des taux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents y compris les frais d'exploitation des services convenus, l'intérêt des usagers, un bénéfice raisonnable et des tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien sur la totalité ou une partie de la même route.

ARTIKEL 6

Beheersbeginselen voor de Exploitatie van Overeengekomen Diensten

(1) Voor de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn billijkheid en gelijkheid van toepassing op de uitvoering van de overeengekomen diensten op de omschreven routes.

(2) Bij het exploiteren van de overeengekomen diensten, zullen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij rekening houden met de belangen van de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij teneinde de diensten die deze laatsten op dezelfde routes of op een deel daarvan onderhouden niet op onrechtmatige wijze te treffen.

(3) De overeengekomen diensten die worden onderhouden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen dienen op redelijke wijze te worden afgestemd op de vervoersbehoeften op de omschreven routes en hebben als voornaamste doel de verschaffing, met inachtneming van een redelijke beladingsgraad, van capaciteit die voldoet aan de huidige en redelijkerwijs te verwachten behoeften aan vervoer van passagiers en vracht, post inbegrepen, komende van of gaande naar het gebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen. Het vervoer van passagiers en vracht, post inbegrepen, opgenomen en afgezet op punten op de omschreven routes ander dan de punten op het gebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen geschiedt overeenkomstig de algemene beginselen dat de capaciteit dient te zijn afgestemd op :

(a) de vervoersbehoeften naar en van het gebied van de Overeenkomstsluitende Partij die de luchtvaartmaatschappij heeft aangewezen;

(b) de vervoersbehoeften van het gebied via hetwelk de overeengekomen dienst gaat, nadat rekening is gehouden met de andere luchtdiensten, ingesteld door luchtvaartmaatschappijen van de Staten uit dit gebied; en

(c) de vereisten van doorvoerdiensten.

(4) De capaciteit die op de omschreven routes dient aangeboden te worden zal beantwoorden aan deze die van tijd tot tijd door de Overeenkomstsluitende Partijen gezamenlijk wordt bepaald.

ARTIKEL 7

Tarieven

(1) De uitdrukking "Tarief" kan één of meerdere betekenissen hebben :

(a) de prijs toegepast door een luchtvaartmaatschappij voor het vervoer van passagiers en hun bagage op geregelde luchtdiensten alsook de kosten en voorwaarden voor bijkomstige diensten voor zulk vervoer;

(b) de prijs toegepast door een luchtvaartmaatschappij voor het vervoer van vracht (post niet inbegrepen) op geregelde luchtdiensten;

(c) de voorwaarden die de geldigheid en de toepasselijkheid van zulke prijzen met inbegrip van bijkomende winsten regelen; en

(d) het commissieloon betaald door een luchtvaartmaatschappij aan een tussenpersoon op de verkochte biljetten of luchtvrachtbrieven ingevuld door de tussenpersoon voor het vervoer van geregelde luchtdiensten.

(2) De tarieven toegepast door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen voor het vervoer tussen Hongkong en België zijn die welke door de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen werden goedgekeurd en ze dienen te worden vastgesteld op een redelijk niveau waarbij naar behoren rekening wordt gehouden met alle daarvoor in aanmerking komende factoren daaronder inbegrepen de exploitatiekosten van de overeengekomen diensten, de belangen van de gebruikers, een redelijke winst en de tarieven van de andere luchtvaartmaatschappijen die geheel of gedeeltelijk dezelfde route bedienen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(3) De tarieven waarvan sprake in lid (2) van dit artikel kunnen overeengekomen worden door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen met het oog op de goedkeuring van de tarieven waarvoor ze andere luchtvaartmaatschappijen, die geheel of gedeeltelijk dezelfde route bedienen, raadplegen vooraleer deze tarieven voor te stellen. Nochtans, indien een aangewezen luchtvaartmaatschappij er niet in slaagt het akkoord van de andere aangewezen luchtvaartmaatschappijen over zulk tarief te verkrijgen of dat er geen enkel andere aangewezen luchtvaartmaatschappij dezelfde route bedient, belet dit niet dat de luchtvaartmaatschappij een tarief voorstelt of dat de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen een tarief goedkeuren. Wanneer men over "dezelfde route" spreekt in dit lid of in het voorgaande lid, dan bedoelt men de "uitgebate route" en niet de "aangewezen route".

(4) Eender welk tarief voor het vervoer tussen Hongkong en België zal voorgelegd worden aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of maatschappijen met het oog op zijn goedkeuring en dit op zodanige wijze dat de luchtvaartautoriteiten kunnen afzonderlijk eisen de bijzonderheden in lid (1) van dit artikel op te sommen. Het zal voorgelegd worden niet later dan 60 dagen voor de voorgestelde invoeringsdatum (of een kortere termijn toegestaan door de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen). De datum van voorlegging van het tarief aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen is die op dewelke de luchtvaartautoriteiten het ontvangen hebben.

(5) Eender welk tarief kan op elk tijdstip goedgekeurd worden door de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen en wordt in zoverre het ingediend werd conform lid (4) van dit artikel, als goedgekeurd beschouwd door de luchtvaartautoriteiten van deze Overeenkomstsluitende Partij tenzij binnen de 30 dagen (een kortere termijn kan door de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen aanvaard worden) te tellen vanaf de datum van verzending, de luchtvaartautoriteiten van één Overeenkomstsluitende Partij een schriftelijke nota tot weigering van het voorgelegde tarief aan de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij hebben laten geworden.

(6) Indien een weigeringsnota werd opgemaakt conform de bepalingen van lid (5) van dit artikel, kunnen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen gezamenlijk een tarief bepalen. Te dien einde, kan een Overeenkomstsluitende Partij binnen de 30 dagen vanaf de verzendingsdatum van de weigeringsnota om overleg vragen tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen dat zal plaatsvinden binnen de 30 dagen te tellen vanaf de ontvangstdatum van zulke aanvraag door de andere Overeenkomstsluitende Partij.

(7) Indien in toepassing van lid (5) van dit artikel een tarief geweigerd werd door de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen en indien in toepassing van lid (6) van dit artikel de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in geslaagd zijn gezamenlijk een tarief te bepalen, wordt het geschil opgelost overeenkomstig het bepaalde in artikel 16 van deze Overeenkomst.

(8) Behalve toepassing van lid (9) van dit artikel, zal een tarief opgemaakt volgens de bepalingen van dit artikel in voege blijven tot er een vervangingsstarief wordt opgemaakt.

(9) Behalve akkoord van de luchtvaartautoriteiten van beide Overeenkomstsluitende Partijen en dit voor een termijn die ze gezamenlijk overeenkwamen, zal de geldigheid van een tarief niet verlengd worden in toepassing van lid (8) van dit artikel :

(a) indien er een einddatum voor het tarief bestaat, niet meer dan 12 maanden na deze datum;

(b) indien er geen einddatum voor het tarief bestaat, niet meer dan 12 maanden na de datum van een vervangend tarief dat voorgelegd werd door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij aan de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen.

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

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

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

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

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

ARTICLE 8

Droits de douane

(1) L'aéronef utilisé pour les services aériens internationaux par les entreprises de transport aérien désignées par une Partie Contractante, leur équipement normal, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs et les provisions de bord (y inclus mais non limités à des articles tels que les aliments, les boissons et le tabac) qui sont à bord de cet aéronef, seront exemptés par l'autre Partie Contractante au base de réciprocité de tous droits de douane, droits d'accises et frais similaires ou charges non basées sur le coût des services rendus à l'arrivée pour autant que cet équipement habituel et ces autres articles restent à bord de l'aéronef.

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

(10) (a) Het tarief toegepast door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van Hongkong voor het vervoer tussen België en een andere Staat dient ter goedkeuring voorgelegd te worden aan de luchtvaartautoriteiten van België en indien nodig aan de andere Staat. De tarieven toegepast door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van België voor het vervoer tussen Hongkong en een Staat, behalve België, dienen ter goedkeuring voorgelegd te worden aan de luchtvaartautoriteiten van Hongkong en indien nodig aan de andere Staat.

(b) Eender welk voorgesteld tarief voor zulk vervoer zal voorgelegd worden door de aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij teneinde de goedkeuring van dit tarief te verkrijgen van de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij. Het zal voorgelegd worden op zodanige wijze dat de luchtvaartautoriteiten kunnen eisen dat de bijzonderheden waarvan sprake in lid (1) van dit artikel zouden opgesomd worden en zulks niet later dan 90 dagen vóór de voorgestelde begindatum (of een kortere periode door hen beslist). Het voorgestelde tarief zal beschouwd worden als voorgelegd op de datum van ontvangst door de voornoemde luchtvaartautoriteiten.

(c) Dit tarief kan op eender welk ogenblik goedgekeurd worden door de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partij aan wie het toegestuurd werd en zal verondersteld worden als goedgekeurd door hen indien er binnen de 30 dagen geen melding van afwijzing werd gestuurd aan de luchtvaartmaatschappij die het tarief voor goedkeuring heeft ingediend.

(d) De luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij kunnen de goedkeuring van eender welk goedgekeurd tarief of van een ter goedkeuring voorgelegd tarief intrekken door dit binnen de 90 dagen aan de luchtvaartmaatschappij die dit tarief toepast te melden. De betrokken luchtvaartmaatschappij zal dan aan het einde van deze periode de toepassing van dit tarief opheffen.

(11) Niettegenstaande de bepalingen van lid (5) en van lid (10) (c) van dit artikel, zullen de luchtvaartautoriteiten van een Overeenkomstsluitende Partij een voorgesteld tarief dat hen voorgelegd wordt door een aangewezen luchtvaartmaatschappij niet weigeren indien dit tarief (qua prijzen, condities en einddatum alsook zonder de route te volgen) overeenstemt met het tarief gevraagd door een luchtvaartmaatschappij van deze Overeenkomstsluitende Partij voor vergelijkbare diensten tussen dezelfde punten, ofwel meer beperkend is ofwel hoger ligt dan dit tarief.

ARTIKEL 8

Douanerechten

(1) Het luchtvaartuig gebruikt voor internationale luchtdiensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van een Overeenkomstsluitende Partij, hun normale uitrusting, de brandstof, de smeermiddelen, de technische gebruiksvoorwaarden, de reserveonderdelen met inbegrip van de motoren en het boordproviand (inbegrepen maar niet beperkt tot artikels zoals eetwaren, dranken en tabak) die zich aan boord van het luchtvaartuig bevinden, zullen door de andere Overeenkomstsluitende Partij, op basis van wederkerigheid, vrijgesteld worden van alle douanerechten, accijnzen en gelijkaardige kosten en lasten niet bepaald op basis van de kost van geleverde diensten bij aankomst, in zoverre deze normale uitrusting en deze andere items aan boord van het luchtvaartuig blijven.

(2) De normale uitrusting, de brandstof, de smeermiddelen, de technische gebruiksvoorwaarden, de reserveonderdelen met inbegrip van de motoren, het boordproviand (inbegrepen maar niet beperkt tot artikels zoals eetwaren, dranken en tabak) de voorraden gedrukte tickets, de luchtvrachtbrieven, elk drukwerk waarop het embleem van de aangewezen luchtvaartmaatschappij van één der Overeenkomstsluitende Partijen voorkomt en het gebruikelijke reclamemateriaal dat door die aangewezen luchtvaartmaatschappij gratis wordt verspreid en dat in de zone van de andere Overeenkomstsluitende Partij worden binnengebracht zijn op basis van wederkerigheid door de andere Overeenkomstsluitende Partij vrijgesteld van alle douanerechten, accijnzen en gelijkaardige kosten en lasten niet bepaald op basis van de kost van geleverde diensten bij aankomst zelfs indien deze normale uitrusting en deze andere items dienen gebruikt te worden op een deel van de reis uitgevoerd in het gebied van deze Overeenkomstsluitende Partij.

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

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

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

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

ARTICLE 9

Eviter la Double Imposition

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

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

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

(4) Pour l'application du présent article :

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

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

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

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

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

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

(3) Het is nochtans mogelijk dat de normale uitrusting en de andere items waarvan sprake in lid (1) en lid (2) van dit artikel dienen gehouden te worden onder het toezicht of de controle van de douaneautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij.

(4) De normale uitrusting en de andere items waarvan sprake in lid (1) van dit artikel mogen in het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij uitgeladen worden mits toelating van de douaneautoriteiten van deze andere Overeenkomstsluitende Partij. In zulk geval, zullen de normale uitrusting en de andere items op basis van wederkerigheid genieten van de vrijstellingen voorzien in lid (1) van dit artikel totdat ze weer worden uitgevoerd of overeenkomstig de douanevoorschriften een andere bestemming hebben verkregen. Tot dan, kunnen de douaneautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij eisen dat de normale uitrusting en de andere artikels onder hun toezicht zouden geplaatst worden.

(5) De vrijstellingen voorzien in dit artikel zullen ook van toepassing zijn in alle gevallen waar een aangewezen luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij akkoorden heeft afgesloten met een andere of andere luchtvaartmaatschappijen met het oog op het lenen of overdragen op het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij van normale uitrusting of andere items waarvan sprake in lid (1) en lid (2) van dit artikel en dit in zoverre de andere luchtvaartmaatschappij of maatschappijen over dezelfde vrijstellingen vanwege de andere Overeenkomstsluitende Partij genieten.

(6) Bagage en vracht in direct doorgaand verkeer door het gebied van een Overeenkomstsluitende Partij zijn vrijgesteld van douanerechten, accijnzen en gelijkaardige kosten en lasten niet bepaald op basis van de kost van geleverde diensten bij aankomst.

ARTIKEL 9

Het Vermijden van Dubbele Belasting

(1) De inkomsten of winsten voortvloeiend uit de exploitatie van een luchtvaartuig in internationale trafiek door een luchtvaartmaatschappij van één der Overeenkomstsluitende Partijen daarin inbegrepen de deelname aan een gezamenlijke dienst, een gezamenlijke exploitatie van een luchtdienst of een internationaal exploitatieagentschap die onderworpen zijn aan taxatie in het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zullen vrijgesteld worden van taksen op de inkomsten, op de winsten en alle andere taksen op de inkomsten of winsten die in het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij geheven worden.

(2) Het kapitaal en de activa van een luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij inherent aan de exploitatie van luchtvaartuigen in internationale trafiek zullen vrijgesteld worden van elke vorm van taks op het kapitaal en activa die in het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij geheven worden.

(3) De winsten voortkomende uit de overdracht van vliegtuigen gebruikt in internationale trafiek en de roerende eigendom inherent aan de exploitatie van zulk luchtvaartuig door een luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij zullen vrijgesteld worden van alle taksen op de winsten die in het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij geheven worden.

(4) Voor de toepassing van dit artikel geldt dat :

(a) de uitdrukking "inkomsten of winst" betekent de inkomsten en de bruto ontvangsten komende van de exploitatie van een luchtvaartuig voor het vervoer van personen, levende dieren, bezittingen, post en vracht in internationale trafiek inbegrepen :

(i) de bevrachting of de huur van een luchtvaartuig;

(ii) de verkoop van biljetten of gelijkaardige documenten en het leveren van diensten voor zulk vervoer zowel voor de luchtvaartmaatschappij zelf als voor om het even welke andere luchtvaartmaatschappij; en

(iii) de interest op fondsen rechtstreeks verbonden aan de exploitatie van luchtvaartuigen in internationale trafiek;

(b) de uitdrukking "internationale trafiek" betekent eender welk vervoer door een luchtvaartuig behalve wanneer het gaat om een vervoer dat plaatsvindt enkel tussen twee punten in het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij;

(c) de uitdrukking "luchtvaartmaatschappij van een Overeenkomstsluitende Partij" betekent voor Hongkong, een luchtvaartmaatschappij die gevestigd is en die haar voornaamste handelsvestiging in Hongkong heeft en voor België, een luchtvaartmaatschappij waarvan de eigendom en het daadwerkelijk toezicht berusten bij de Regering van België of bij haar onderdanen;

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

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

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

(a) pour Hong Kong, chaque année budgétaire débutant le ou après le 1^{er} Avril 1998;

(b) pour la Belgique, chaque année budgétaire débutant le ou après le 1^{er} janvier 1998;

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

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

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

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

ARTICLE 10

Sûreté de l'Aviation

(1) Chaque Partie Contractante réaffirme à l'autre Partie Contractante que son obligation de protéger l'aviation civile contre des actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Chaque Partie Contractante se conforme notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

(2) Chaque Partie Contractante accorde sur demande toute l'assistance nécessaire à l'autre partie Contractante pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de cet aéronef, des passagers et des équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

(3) Les Parties Contractantes dans leurs rapports mutuels se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation civile qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chaque Partie Contractante exige des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles ou des exploitants qui ont leur siège principal d'affaires ou leur résidence permanente dans la zone et des exploitants d'aéroports situés dans sa zone qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

(d) de uitdrukking "bevoegde autoriteit" betekent voor Hongkong de "Commissioner of Inland Revenue" of zijn gemachtigde of iedere persoon of instelling die gemachtigd is de functies te vervullen die de "Commissioner" voor het ogenblik uitoefent of gelijkaardige functies en voor België, het Ministerie van Financiën of zijn bevoegde vertegenwoordigers.

(5) De bevoegde autoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen zullen via overleg elk geschil omtrent de interpretatie of toepassing van dit artikel in onderling akkoord regelen. Artikel 16 (Regeling van Geschillen) zal niet van toepassing zijn voor zulke geschillen.

(6) Niettegenstaande artikel 20 (Inwerkingtreding) zal elke Overeenkomstsluitende Partij de andere verwittigen dat aan de procedures opgelegd bij wet voor de inwerkingtreding van dit artikel voldaan werd en zodoende zal dit artikel van kracht zijn :

(a) in Hongkong, voor eender welk belastingsjaar beginnende op of na 1 april 1998;

(b) in België, voor eender welk belastingsjaar beginnende op of na 1 januari 1998;

(7) Niettegenstaande artikel 18 (Beëindiging), waarin melding gemaakt wordt van beëindiging van deze Overeenkomst conform voornoemd artikel, zal dit artikel niet meer van kracht zijn :

(a) in Hongkong, voor eender welk belastingsjaar beginnende op of na 1 april van het kalenderjaar dat volgt op het jaar tijdens hetwelke de melding gebeurde;

(b) in België, voor eender welk belastingsjaar beginnende op of na 1 januari van het kalenderjaar dat volgt op het jaar tijdens hetwelk de melding gebeurde;

(8) Dit artikel zal niet meer van kracht zijn indien er een overeenkomst tot het vermijden van dubbele belasting die dezelfde vrijstellingen als die van dit artikel voorziet inzake taksen op inkomsten in voege treedt tussen de Overeenkomstsluitende Partijen.

ARTIKEL 10

Beveiliging van de Luchtvaart

(1) Elke Overeenkomstsluitende Partij bevestigt aan de andere Overeenkomstsluitende Partij dat haar verplichting om de veiligheid van de burgerluchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke gedragingen integraal deel uitmaakt van deze Overeenkomst. Elke Overeenkomstsluitende Partij handelt namelijk in overeenstemming met de bepalingen van het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend te Tokyo op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend te 's-Gravenhage op 16 december 1970 en het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 23 september 1971.

(2) Elke Overeenkomstsluitende Partij verleent op verzoek alle nodige bijstand aan de andere Overeenkomstsluitende Partij om handelingen van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke gedragingen tegen de veiligheid van zulk luchtvaartuig, passagiers en bemanningen, luchthavens en luchtvaartinstallaties en -diensten en elke andere bedreiging van de veiligheid van de burgerluchtvaart te voorkomen.

(3) De Overeenkomstsluitende Partijen handelen in hun wederzijdse betrekkingen in overeenstemming met de bepalingen inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart uitgevaardigd door de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie en aangeduid als Bijlagen van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie dat op 7 december 1944 te Chicago voor ondertekening werd opengesteld. Elke Overeenkomstsluitende Partij eist dat de exploitanten van bij hen ingeschreven luchtvaartuigen of exploitanten die hun hoofdverblijf voor handelspraktijken of hun permanente verblijfplaats op hun gebied hebben en de exploitanten van luchthavens op hun gebied, handelen in overeenstemming met deze bepalingen inzake beveiliging der luchtvaart.

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

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

ARTICLE 11

Statistiques

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

ARTICLE 12

Conversion et transfert de revenus

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

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

ARTICLE 13

Représentation de l'Entreprise de transport aérien et Ventes

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

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

(4) Elke Overeenkomstsluitende Partij aanvaardt dat deze exploitanten van luchtvaartuigen de bepalingen inzake beveiliging van de luchtvaart waarvan sprake in lid (3) van dit artikel die door de andere Overeenkomstsluitende Partij worden opgelegd bij aankomst, vertrek of tijdens het verblijf in het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij zouden naleven. Elke Overeenkomstsluitende Partij verbindt er zich toe de voorgeschreven veiligheidsmaatregelen op haar gebied in acht te nemen en passende voorzieningen te treffen om het luchtvaartuig te beschermen en om de pasagiers, de bemanningen, de handbagage, de bagage, de vracht en het boordproviand voor het aan boord gaan of het laden te controleren. Elke Overeenkomstsluitende Partij onderzoekt ook welwillend ieder verzoek van de andere Overeenkomstsluitende Partij tot speciale beveiligingsvoorzieningen om het hoofd te bieden aan een bijzondere bedreiging.

(5) Wanneer zich een geval of dreiging van een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van een luchtvaartuig of enige andere wederrechtelijke gedraging gericht tegen de veiligheid van dit luchtvaartuig, de passagiers en de bemanningen, de luchthaven en luchthaveninstallatie en - diensten voordoet, verleent de andere Overeenkomstsluitende Partij bijstand, door het berichtenverkeer en andere passende maatregelen bestemd om aan een dergelijk voorval of zodanig gevaar snel en veilig een einde te stellen te vergemakkelijken.

ARTIKEL 11

Statistieken

De luchtvaartautoriteiten van elke Overeenkomstsluitende Partij verlenen op aanvraag periodieke statistische staten of andere die normalerwijze door de luchtvaartautoriteiten van de andere Overeenkomstsluitende Partij mogen gevraagd worden teneinde de aangeboden capaciteit op de overeengekomen diensten door de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van die Overeenkomstsluitende Partij te onderzoeken. Deze statistische staten bevatten alle nodige informatie met het oog op het bepalen van de vervoerde trafiek die door luchtvaartmaatschappijen op de overeengekomen diensten alsook de herkomsten en bestemmingen van deze trafiek.

ARTIKEL 12

Omwisseling en Overmaking van Inkomsten

(1) De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van Hongkong hebben het recht op aanvraag het verschil tussen de lokale inkomsten en lokale betalingen om te wisselen en over te maken naar Hongkong vanuit België. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van België hebben het recht op aanvraag het verschil tussen de lokale inkomsten en lokale betalingen om te wisselen en over te maken naar België vanuit Hongkong.

(2) De omwisseling en de overmaking van deze inkomsten zijn toegelaten, zonder beperkingen, aan de officiële wisselkoers voor lopende betalingen die in voege is op het ogenblik dat deze inkomsten worden omgewisseld en overgemaakt. Ze zijn niet onderworpen aan eender welke last dan de normale banklasten die op zulke omwisselingen en overmakingen geheven worden.

ARTIKEL 13

Vertegenwoordiging van de Luchtvaartmaatschappijen en Verkoop

(1) In toepassing van de wetten en voorschriften van de andere Overeenkomstsluitende Partij inzake inkom, verblijf en tewerkstelling, zullen de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij het recht hebben om op het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij leidend, operationeel en technisch personeel alsook gespecialiseerd dat nodig is voor het verschaffen van luchtvervoer binnen te brengen en te vestigen.

(2) De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht op het gebied van de andere Overeenkomstsluitende Partij rechtstreeks of via vertegenwoordigers luchtvervoer te verkopen. De aangewezen luchtvaartmaatschappijen van elke Overeenkomstsluitende Partij hebben het recht zulk vervoer te verkopen en iedere persoon is vrij om zulk vervoer te kopen in de munt van dat gebied of in vrij converteerbare munten.

ARTICLE 14

Droits d'utilisation

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

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

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

ARTICLE 15

Consultations

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

ARTICLE 16

Règlements des différends

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

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

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

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

ARTIKEL 14

Gebruiksvergoedingen

(1) De uitdrukking "gebruiksvergoedingen" betekent een vergoeding opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen door de bevoegde autoriteiten of door autoriteiten hiervoor gemachtigd voor het gebruik van de luchthaven en zijn voorzieningen, of de luchtvaartvoorzieningen inbegrepen de diensten en voorzieningen voor het luchtvaartuig, de benoemingen, de passagiers en de vracht.

(2) Een Overeenkomstsluitende Partij zal in geen geval of zal niet toelaten dat er aan de aangewezen luchtvaartmaatschappijen van de andere Overeenkomstsluitende Partij gebruiksvergoedingen worden opgelegd die hoger zijn dan die welke in rekening worden gebracht aan zijn eigen luchtvaartmaatschappijen die soortgelijke internationale diensten uitvoeren.

(3) Elke Overeenkomstsluitende Partij bevordert het overleg, over de gebruiksvergoedingen, tussen haar autoriteiten die bevoegd zijn de heffingen te innen en de luchtvaartmaatschappijen die van de diensten en voorzieningen door deze autoriteiten ter beschikking gesteld gebruik maken; waar mogelijk loopt dit overleg via de organisaties die de luchtvaartmaatschappijen vertegenwoordigen. Van elk voorstel tot wijziging van de gebruiksvergoedingen dient tijdig kennisgeving te worden gedaan teneinde de gebruikers in staat te stellen hun visie kenbaar te maken voordat de wijzigingen worden ingevoerd. Elke Overeenkomstsluitende Partij zal tevens de uitwisseling van gepaste informatie over de gebruiksvergoedingen tussen de autoriteiten die bevoegd zijn de heffingen te innen en de gebruikers bevorderen.

ARTIKEL 15

Overleg

Een Overeenkomstsluitende Partij mag op elk tijdstip om overleg vragen over de uitvoering, de interpretatie, de toepassing of de wijziging van deze Overeenkomst. Zulk overleg, dat kan plaatsvinden tussen de luchtvaartautoriteiten van de Overeenkomstsluitende Partijen, zal aanvagen binnen een termijn van 60 dagen te rekenen vanaf de datum van ontvangst van een schriftelijk verzoek in die zin door de andere Overeenkomstsluitende Partij tenzij de Overeenkomstsluitende Partijen anderszins overeenkomen.

ARTIKEL 16

Regeling van geschillen

(1) Indien tussen de Overeenkomstsluitende Partijen een geschil mocht ontstaan omtrent de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst, trachten de Overeenkomstsluitende Partijen in de eerste plaats dit geschil door onderhandelingen te regelen.

(2) Indien de Overeenkomstsluitende Partijen er niet in slagen door middel van onderhandelingen een regeling te treffen, kunnen zij overeenkomen het geschil ter beslissing voor te leggen aan een persoon of instantie door hen erkend of op aanvraag van een Overeenkomstsluitende Partij aan een scheidsgerecht bestaande uit drie scheidsrechters dat als volgt wordt samengesteld :

(a) binnen de 30 dagen van de ontvangst van een aanvraag tot arbitrage, zal elke Overeenkomstsluitende Partij een scheidsrechter aanduiden. Een onderdaan van een Staat die neutraal is ten overstaan van het geschil en die zal optreden als Voorzitter van het scheidsgerecht zal mits akkoord tussen de twee scheidsrechters als derde scheidsrechter aangeduid worden binnen de 60 dagen te tellen vanaf de benoeming van de tweede;

(b) indien binnen de hierboven vermelde termijnen geen enkele aanduiding heeft plaatsgevonden, mag een Overeenkomstsluitende Partij aan de Voorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie vragen om binnen de dertig dagen de nodige aanduiding te doen. Indien de Voorzitter van mening is dat hij een onderdaan is van een Staat die niet als neutraal ten overstaan van het geschil kan beschouwd worden, dan zal de Ondervoorzitter met de meeste anciënniteit alhoewel niet bevoegd overgaan tot de aanduiding.

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 17

Modifications

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

ARTICLE 18

Dénonciation

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

ARTICLE 19

Enregistrement auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale

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

(3) Naast wat in dit artikel hierna bepaald wordt en tussen de Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen werd, zal het scheids-gerecht de grenzen van haar bevoegdheid vaststellen alsook haar procedure bepalen. Er zal een vergadering plaatsvinden binnen de 60 dagen na de volledige samenstelling van het scheidsgerecht op aanvraag van het scheidsgerecht of op aanvraag van een Overeenkomstsluitende Partij teneinde de juiste punten voorgelegd voor arbitrage te bepalen en ook de specifieke te volgen procedures vast te leggen.

(4) Elke Overeenkomstsluitende Partij zal, behalve anders overeen-gekomen door de Overeenkomstsluitende Partijen of door het scheids-gerecht opgelegd, binnen de 45 dagen na de definitieve samenstelling van het scheidsgerecht een memorandum voorleggen. Antwoorden moeten 60 dagen later worden ingediend. Het scheidsgerecht zal op aanvraag van een Overeenkomstsluitende Partij of op eigen initiatief een gehoorzitting houden binnen de 30 dagen te tellen vanaf de datum op dewelke de antwoorden moeten ingediend worden.

(5) Het scheidsgerecht zal trachten een schriftelijke beslissing uit te vaardigen binnen de 30 dagen vanaf het einde van de gehoorzitting of indien er geen gehoorzitting plaatsvond na de datum van ontvangst van beide antwoorden. De beslissing wordt per meerderheid van stemmen genomen.

(6) Een Overeenkomstsluitende Partij mag een aanvraag tot verduidelijking van de beslissing binnen de 15 dagen van zijn ontvangst indienen, en deze verduidelijking zal binnen de 15 dagen van deze aanvraag verschaft worden.

(7) De beslissing van het scheidsgerecht is bindend voor de Overeenkomstsluitende Partijen.

(8) Elke Overeenkomstsluitende Partij zal de kosten van de door haar aangeduide scheidsrechter dekken. De andere kosten van het scheids-gerecht alsook die aangegaan door de Voorzitter of Ondervoorzitter van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaart in toepassing van de procedures voorzien in (2) (b) van dit artikel zullen gelijkelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen gedragen worden.

ARTIKEL 17

Wijzigingen

Elke door de Overeenkomstsluitende Partijen overeengekomen wij-ziging aan deze Overeenkomst wordt van kracht nadat ze schriftelijk door de Overeenkomstsluitende Partijen werd bevestigd.

ARTIKEL 18

Beëindiging

Een Overeenkomstsluitende Partij kan te allen tijde de andere Overeenkomstsluitende Partij schriftelijk op de hoogte brengen van haar besluit deze Overeenkomst op te zeggen en de andere Overeen-komstsluitende Partij zal de ontvangst van zulke mededeling bevesti-gen. Deze Overeenkomst eindigt om middernacht (daar waar de mededeling werd ontvangen) onmiddellijk na de eerste verjaring van de datum van ontvangst van de mededeling door de andere Overeen-komstsluitende Partij tenzij de mededeling met wederzijdse instem-ming voor het einde van dit tijdvak wordt ingetrokken.

ARTIKEL 19

Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

Deze Overeenkomst en alle daaraan aangebrachte wijzigingen worden geregistreerd bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

ARTICLE 20

Entrée en vigueur

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

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

Fait en double exemplaire à Bruxelles le 6^e jour d'avril 1998.

Annexe

Tableau des Routes

Section 1^{re}

Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien de Hong Kong.

Hong Kong - Points intermédiaires - Points en Belgique - Point au-delà

Remarques

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

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

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

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

Section 2

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

Points en Belgique - Points intermédiaires - Hong Kong - Points au-delà

Remarques

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

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

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

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

ARTIKEL 20

Inwerkingtreding

De Overeenkomstsluitende Partijen delen schriftelijk aan elkaar mee dat aan alle nodige procedures voldaan werd. De Overeenkomst treedt in werking de eerste dag van de maand na de datum van de laatste mededeling.

Ten blijke waarvan de ondergetekenden daartoe behoorlijk gemachtigd door hun onderscheiden Regeringen deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Gedaan in twee exemplaren te Brussel de 6e dag van april 1998.

Bijlage

Routetabel

Sectie 1

Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of maatschappijen van Hongkong.

Hongkong - Tussenliggende punten - Punten in België - Verder gelegen punten

Opmerkingen

1. De punten bediend op de hierboven omschreven routes zullen gezamenlijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden bepaald.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van Hongkong mogen op eender welke vlucht een punt op de hierboven omschreven routes niet aandoen en mogen in eender welke volgorde tussenliggende punten, punten in België en verder gelegen punten bedienen op voorwaarde dat de overeengekomen diensten op deze routes beginnen in Hongkong.

3. Geen enkele trafiek mag op een tussenliggend punt of op een verder gelegen punt aan boord genomen worden en in punten in België uitgeladen worden en dit vice versa, behalve indien van tijd tot tijd de Overeenkomstsluitende Partijen gezamenlijk hiervoor toestemming verleend hebben.

4. Geen enkel punt op het grondgebied van China mag als tussenliggend punt of verder gelegen punt bediend worden.

Sectie 2

Routes te exploiteren door de aangewezen luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van België.

Punten in België - Tussenliggende punten - Hongkong - Verder gelegen punten

Opmerkingen

1. De punten bediend op de hierboven omschreven routes zullen gezamenlijk door de Overeenkomstsluitende Partijen worden bepaald.

2. De aangewezen luchtvaartmaatschappij of -maatschappijen van België mogen op eender welke vlucht een punt op de hierboven omschreven routes niet aandoen en mogen in eender welke volgorde punten in België, tussenliggende punten en verder gelegen punten bedienen op voorwaarde dat de overeengekomen diensten op deze routes beginnen in België.

3. Geen enkele trafiek mag op een tussenliggend punt of op een verder gelegen punt aan boord genomen worden en in Hongkong uitgeladen worden en dit vice versa, behalve indien van tijd tot tijd de Overeenkomstsluitende Partijen gezamenlijk hiervoor toestemming verleend hebben.

4. Geen enkel punt op het grondgebied van China mag als tussenliggend punt of verder gelegen punt bediend worden.