

No. 37332

**Finland
and
Macau (under an entrustment of authority from the
Government of Portugal)**

**Air Services Agreement between the Government of the Republic of Finland and the
Government of Macau (with annex). Macau, 9 September 1994**

Entry into force: 1 August 1996, in accordance with article 21

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Finland, 7 March 2001*

**Finlande
et
Macao (en vertu d'une délégation de pouvoirs du
Gouvernement portugais)**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République de
Finlande et le Gouvernement de Macao (avec annexe). Macao, 9 septembre 1994**

Entrée en vigueur : 1er août 1996, conformément à l'article 21

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Finlande, 7 mars 2001*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF MACAU

The Government of the Republic of Finland and the Government of Macau, hereinafter referred to as "the Contracting Parties", the Government of Macau being duly authorized by the competent sovereign institution of the Portuguese Republic and with the consent of the Government of The People's Republic of China;

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for international air services between and beyond Finland and Macau;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

1. For the purposes of this Agreement, unless the context otherwise requires:

a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Finland, the Civil Aviation Administration, and in the case of Macau, the Civil Aviation Authority, or, in both cases, any other person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities;

b) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

c) the term "area" in relation to Finland 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, and in relation to Macau includes the Macau Peninsula and the Taipa and Coloane Islands;

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 "user charges" means charges made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport and air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crew, passengers and cargo;

f) the term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to the Annex and to this Agreement;

g) the term "laws and regulations" of a Contracting Party means the laws and regulations at any time in force in the area of that Contracting Party;

h) the term "tariff" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo (excluding mail), including any significant additional benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage, and the commission to be paid on the sales of tickets for the carriage of persons, or on corresponding transactions for the carriage of cargo. It includes also the conditions that govern the applicability of the price for carriage or the payment of commission.

2. Titles given to the Articles of this Agreement are for reference purposes only.

Article 2. Grant of Traffic Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of the latter Party's 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 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 airline designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the area of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex for the purpose of taking on board/or discharging international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the right of taking on, in the area of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the area of that other Contracting Party.

Article 3. Designation of Airlines and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw or alter such designation.

3. On receipt of such written designation the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 4 of this Article and paragraph 1 of Article 4, without delay grant to the airline designated the appropriate operating authorization.

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 fulfill 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 authorized it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement.

Article 4. Refusal, Revocation or Suspension of Operating Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to grant or to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2.2 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as they may deem necessary on the exercise of those rights:

a) 1. in the case of the Government of Finland, in any case where it is not satisfied that that airline is incorporated and has its principal place of business in Macau; or

a) 2. in the case of the Government of Macau, in any case where it is not satisfied that the substantial ownership and effective control of that airline are vested in Finland or its nationals;

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

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

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of fifteen (15) days from the date of a request for consultations.

Article 5. User Charges

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities, where practicable through the appropriate representative airline organizations. Reasonable advance notice shall be given to the designated airlines of any relevant proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage the competent charging authorities and airlines to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 6. Exemption from Customs and other Duties

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the area of the other Contracting Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that area.

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

a) aircraft stores taken on board in the area of one Contracting Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air service of the designated airline of the other Contracting Party;

b) spare parts, including engines, introduced into the area of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international air service of the designated airline of the other Contracting Party;

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

3. Materials referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under Customs supervision or control.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts normally retained on board aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party, may be unloaded in the area of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. Necessary airline documents, such as timetables, air tickets and air waybills, intended for the use of the designated airline of one Contracting Party and introduced into the area of the other Contracting Party, shall be exempted from customs duties in the latter area.

6. Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempted from customs duties, fees and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.

Article 7. Capacity Provisions

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have fair and equal opportunity to operate the agreed services on any route specified in the Annex to this Agreement.

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

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall retain as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the area of the Contracting Party which has designated the airline.

4. The right to take up or discharge on the agreed services international traffic destined for and coming from non-contracting parties at a point or points on the routes specified in

the Annex to this Agreement shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development of international air transport and shall be subject to the general principle that capacity should be related to:

- a) the traffic requirements between the area of origin and the ultimate destination of the traffic;
- b) the requirements of through airline operations; and
- c) the traffic requirements of the geographical area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

Article 8. Approval of Traffic Programmes

1. The airline designated by one Contracting Party shall submit its traffic programmes (for the Summer and Winter Traffic periods) for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. The aeronautical authorities shall give their decision on such traffic programme submissions within twenty (20) days from the date the airline concerned submits its programme for approval.

2. Each alteration in the traffic programme as well as requests for permission to operate additional flights shall be submitted by the airline designated by one Contracting Party for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such requests for alteration or for additional flights shall be dealt with promptly by the aeronautical authorities.

Article 9. Information and Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to traffic carried on the agreed services by the designated airline of the first Contracting Party to and from the area of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted to its aeronautical authorities. Any additional statistical traffic data which the aeronautical authorities of one Contracting Party may desire shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.

Article 10. Tariffs

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation), the interests of users and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article may be agreed between the designated airlines concerned in respect of each of the specified routes. Such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the appropriate international tariff co-ordina-

tion mechanism. However, inter-airline consultations shall not be a mandatory requirement for the filing and establishment of tariffs.

3. Each tariff shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) before the proposed date of its introduction.

4. Each proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time. In the absence of such approval it will be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party unless within twenty (20) days after the date of filing the aeronautical authorities of that Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff. If, however, either of the aeronautical authorities gives such written notice of disapproval the aeronautical authorities may at the request of either try to determine the tariff by agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot determine a tariff under the provisions of paragraph 4 of this Article the dispute may at the request of either be settled in accordance with the provisions of Article 17 of this Agreement.

6. Each tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until it has been replaced by a new tariff determined in accordance with the provisions of this Article. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities of both Contracting Parties a tariff shall not have its validity extended by virtue of this paragraph for more than twelve (12) months after the date on which it would otherwise have expired.

7. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall use their best endeavours to ensure that the designated airlines conform to the tariffs established in conformity with the provisions of this Article.

Article 11. Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in international air transportation covered by this Agreement.

2. Each Contracting Party shall, where necessary, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline of the other Contracting Party.

Article 12. Commercial Activities

1. The designated airline of each Contracting Party shall have the right to maintain in the area of the other Contracting Party, within the scope of the laws and regulations in force therein, such offices and administrative, commercial and technical personnel as may be necessary for the requirements of the designated airline concerned.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services on their own transportation documents in the areas of both Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of the designated airline of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation.

3. Each Contracting Party shall, on a reciprocal basis, allow the designated airline of the other Contracting Party to perform its own handling of passengers, baggage and cargo (self-handling) in the area of the first Contracting Party. This right is subject to capacity limitations at the airport concerned and does not include air-side ground handling services (aircraft ground handling).

Article 13. Transfer of Funds

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer the excess of the receipts over expenditure in the area of the sale. The revenues from sales of air transport services and ancillary or supplemental services provided directly or through agents, as well as commercial interest earned on such revenues while on deposit awaiting transfer, shall be included in such net transfer.

2. Such transfers shall be effected in a freely convertible currency at the prevailing rate of exchange and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation, imposition or delay.

Article 14. Aviation Security

1. The Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. The Contracting Parties 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. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other 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 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. The Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their area, and the operators of airports in their 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 above 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 Con-

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, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

Article 15. Application of Laws and Regulations

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, or departure from its area of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft while within the said area shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry to, stay in or departure from its area of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, customs, currency, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party, while they are within the said area.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the area of either Contracting Party and not leaving the airport zone reserved for such purposes shall, except in respect of security measures against acts of violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

Article 16. Consultations

In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement.

Article 17. Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through the appropriate channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the pe-

riod specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall not be a national of Finland or a resident of Macau and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. The expenses of the arbitration shall be equally shared between the Contracting Parties.

Article 18. Amendments

1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request, unless both Contracting Parties agree to all extension of this period. Any modification agreed in such consultations shall be approved by each Contracting Party in accordance with its legal procedures and shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other that these procedures have been complied with.

2. Notwithstanding the provisions of paragraph 1 of this Article, amendments relating only to the Annex may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall become effective as agreed between them.

Article 19. Termination

1. Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 20. Registration with ICAO

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

Article 21. Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month after the Contracting Parties have notified each other through the appropriate channels that the procedures necessary for the entry into force of this Agreement have been completed.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate at Macau, on 9 September 1994, in the English language.

For the Government of the Republic of Finland:

SEPPÖ KÄÄRIÄINEN
Minister of Trade and Industry

For the Government of Macau:

VASCO ROCHA VIEIRA
Governor

ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT
OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF MACAU

Section 1

Routes which may be operated by the designated airline of Finland, in both directions:
From points in Finland via intermediate points to Macau and points beyond.

No points in the mainland of China, Taiwan and Hong Kong may be served as intermediate or beyond points.

Section 2

Routes which may be operated by the designated airline of Macau, in both directions:
From Macau via intermediate points to points in Finland and beyond.

Section 3

The designated airlines of both Contracting Parties may on any or all flights omit calling at any of the intermediate and/or beyond points referred to above, provided that these flights originate or end in the area of the Contracting Party which has designated the airline concerned. Intermediate and beyond points will be specified by the aeronautical authorities of the Contracting Parties and may be changed with a three months prior notice to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Section 4

Intermediate and beyond points including the exercise of fifth freedom traffic rights will be contemplated in a separate memorandum of understanding.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE ET LE GOUVERNEMENT DE MACAO

Le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement de Macao (ci-après dénommés "les Parties contractantes"), le Gouvernement de Macao étant dûment habilité par l'autorité compétente de la République portugaise et avec le consentement du Gouvernement de la République populaire de Chine;

Désireux de conclure un Accord dans le dessein de mettre en place le cadre d'exploitation de services de transport aérien international entre la Finlande et Macao et au-delà;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

1. Aux fins du présent Accord et à moins que le contexte n'appelle une autre interprétation :

a) l'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la République de Finlande, l'Administration de l'aviation civile et, dans celui de Macao, la Direction de l'aviation civile, ou dans les deux cas, toute autre personne ou organisation habilitée à exercer les fonctions relevant à ce jour desdites autorités aéronautiques;

b) l'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et habilitée, conformément à l'article 3 du présent Accord;

c) le terme "région", en ce qui concerne la République de Finlande, a le sens que donne au terme "territoire" l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et en ce qui concerne Macao, s'entend de la péninsule de Macao et des îles Taipa et Coloane;

d) les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention;

e) le terme "redevances d'usage" s'entend des sommes demandées aux entreprises de transport aérien par les autorités compétentes ou autorisées par celles-ci pour l'utilisation des aéroports et de leurs installations, y compris les équipements et services connexes, par leurs aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et le fret transportés;

f) le terme "le présent Accord" s'entend également de l'Annexe audit Accord et de tout amendement apporté à l'Annexe ou à l'Accord lui-même;

g) l'expression "législation et réglementation" d'une Partie contractante désigne les lois et règlements en vigueur au moment considéré dans la zone de ladite Partie contractante;

h) le terme "tarif" s'entend du prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de fret (à l'exclusion du courrier), y compris toutes prestations supplémentaires importantes devant être fournies ou proposées à l'occasion desdits transports et de la commission

à verser sur la vente des billets pour le transport de personnes ou pour les transactions correspondantes pour le transport de fret. Il englobe également les conditions qui régissent l'applicabilité du prix du transport ou du paiement de la commission;

2. Les titres des articles du présent Accord sont uniquement donnés en tant que références.

Article 2. Octroi de droits de trafic

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits suivants en ce qui concerne l'exploitation de services aériens internationaux :

- a) celui de survoler son territoire sans y faire escale;
- b) celui de faire des escales non commerciales sur son territoire.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord pour exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie appropriée de l'Annexe au présent Accord. Lesdits services et routes sont ci-après dénommés "les services convenus" et "les routes indiquées" respectivement. L'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante, exploitant des services convenus sur une route indiquée, bénéficie, outre les droits susmentionnés au paragraphe 1 du présent Article, du droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points spécifiés pour ladite route dans l'Annexe afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret ou du courrier, séparément ou ensemble, dans le cadre des transports aériens internationaux.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 présent article ne peut être interprétée comme conférant à l'entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, du fret ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

Article 3. Désignation et habilitation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien qui sera chargée d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées.

2. Chaque Partie contractante a le droit de retirer ou de modifier ladite désignation.

3. Au reçu de cette désignation écrite, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante doivent, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article et du paragraphe 1 de l'article 4, accorder sans délai à chaque entreprise de transport aérien désignée l'autorisation d'exploitation adéquate.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par la législation et la réglementation que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et habilitée, elle peut commencer à exploiter à tout moment les services convenus, à condition qu'elle se conforme à toutes les dispositions applicables du présent Accord.

Article 4. Refus, annulation ou suspension de l'habilitation

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de refuser d'accorder ou de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante ou d'imposer les conditions qu'elles peuvent estimer nécessaires pour l'exercice desdits droits :

a) 1. pour ce qui est du Gouvernement de Finlande, dans tous les cas où elles n'ont pas la certitude que l'entreprise de transport aérien a été constituée et a son siège social sur le territoire de Macao; ou

a) 2. en ce qui concerne le Gouvernement de Macao, dans tous les cas où elles n'ont pas la certitude qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Finlande ou de ses ressortissants;

b) dans le cas où l'entreprise de transport aérien en question ne respecte pas la législation et/ou la réglementation de la Partie contractante qui accorde les droits; ou

c) dans le cas où l'entreprise de transport aérien manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf s'il est immédiatement indispensable de prendre une mesure de révocation, de suspension ou d'imposition des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher que se poursuivent des infractions à la législation et/ou à la réglementation, il n'est fait usage de ce droit qu'après consultation avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent commencer dans les quinze (15) jours qui suivent la date de la demande de consultations.

Article 5. Redevances d'usage

1. Aucune Partie contractante ne peut imposer ni permettre que soient imposées à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises exploitant des services aériens internationaux similaires.

2. Chaque Partie contractante encourage la concertation entre ses autorités responsables de la perception de ces redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par ces autorités, concertation qui aura lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives des entreprises. Les propositions concernant les changements relatifs aux redevances d'usage sont communiquées aux entreprises de transport aérien désignées suffisamment à l'avance pour leur permettre de donner leur avis avant l'entrée en vigueur des modifications. Chaque Partie contractante encourage en outre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les entreprises à échanger les informations nécessaires concernant ces redevances.

Article 6. Exemption des droits de douane et autres taxes

1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante, de même que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à l'intérieur desdits aéronefs sont exempts de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition qu'ils restent à bord jusqu'au moment où ils sont réexportés, utilisés ou consommés par ledit aéronef sur des vols au-dessus de ce territoire.

2. Sont également exonérés des taxes, droits, honoraires et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

a) les provisions de bord embarquées dans la région de l'une des Parties contractantes, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs quittant le territoire en question et exploitées en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

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

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

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements mentionnés au paragraphe 2 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les articles, provisions et pièces de rechange normalement conservés à l'intérieur des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de cette Partie contractante. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'ils soient utilisés de quelque autre façon conformément aux règlements douaniers.

5. Les documents nécessaires, tels qu'horaires, billets et connaissements aériens, destinés à être utilisés par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante et introduits sur le territoire de l'autre Partie contractante sont exemptés de droits de douane sur ce territoire.

6. Les bagages et le fret en transit direct à travers le territoire d'une Partie contractante sont exempts des taxes, droits de douane, redevances et autres taxes similaires qui ne sont pas basés sur le coût des services à l'arrivée et au départ.

Article 7. Dispositions relatives à la capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord.

2. En exploitant les services convenus sur les routes indiquées, l'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante doit tenir compte des intérêts de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas affecter indûment les services aériens que la dernière fournit sur la totalité ou une partie quelconque des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont toujours pour objectif essentiel de fournir à un taux de charge suffisant une capacité adaptée aux besoins actuels et raisonnablement prévisibles en ce qui concerne le transport des passagers et du fret, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

4. Le droit d'embarquer ou de débarquer, sur les services convenus, du trafic international destiné à des pays tiers ou en provenance de ces derniers à un point ou des points sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord, est exercé conformément aux principes généraux du développement harmonieux des transports aériens internationaux et il est régi par le principe général que la capacité doit être liée :

a) aux exigences du trafic entre la région d'origine et le pays de destination finale du trafic;

b) aux exigences de l'exploitation de services long courrier; et

c) aux exigences du trafic dans la région desservie par l'entreprise de transport aérien, compte tenu des services aériens locaux et régionaux.

Article 8. Approbation des programmes de trafic aérien

1. L'entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante soumet pour approbation, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et au plus tard trente (30) jours avant le début des services, ses programmes de vols (pour la saison d'hiver et celle d'été). Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante communiquent leur décision sur ces programmes dans les vingt (20) jours qui suivent la date à laquelle l'entreprise de transport aérien concernée a présenté son programme pour approbation.

2. Toute modification des programmes, ainsi que les demandes pour les autorisations d'exploiter des vols supplémentaires, est soumise par l'entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, qui les examinent dans les meilleurs délais.

Article 9. Information et statistiques

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à leur demande, tous les renseignements et statistiques liés au trafic entrepris sur les services convenus par l'entreprise de transport aérien désignée de la première

Partie contractante à partir du territoire de l'autre Partie contractante ou à destination de ce dernier, comme celles qui sont normalement établies et présentées aux autorités nationales. Toutes données statistiques supplémentaires relatives au trafic que peuvent demander les autorités aéronautiques d'une Partie contractante font, sur demande, l'objet de discussions et d'un accord mutuel entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 10. Tarifs

1. Les tarifs devant être appliqués pour un service convenu sont fixés à un taux raisonnable compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, y compris le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable et les caractéristiques du service (telles que la vitesse et le confort), les intérêts des utilisateurs et les tarifs demandés par les autres entreprises de transport aérien pour une partie quelconque de la route indiquée. Lesdits tarifs doivent être fixés conformément aux dispositions suivantes du présent article.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article peuvent être fixés d'un commun accord entre les entreprises de transport aérien désignées compétentes pour chacune des routes indiquées. Chaque fois que possible, cet accord est réalisé grâce au mécanisme pertinent de coordination des tarifs internationaux. Toutefois, des consultations interentreprises ne revêtent pas un caractère impératif pour le dépôt et l'établissement des tarifs.

3. Chaque tarif doit être déposé pour approbation par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes trente (30) jours au moins (ou des périodes plus courtes dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes) avant la date proposée pour son introduction.

4. Chaque tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante à tout moment. Faute d'une telle approbation, ledit tarif est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à moins que dans les vingt (20) jours qui suivent la date du dépôt, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante aient signifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur désaccord à l'égard du tarif proposé. Toutefois dans ce cas, les autorités aéronautiques peuvent, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, s'efforcer de déterminer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent établir un tarif aux conditions fixées par les dispositions du paragraphe 4 du présent article, le différend peut, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, être réglé conformément aux dispositions de l'article 17 du présent Accord.

6. Chaque tarif établi conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu'au moment où il est remplacé par un nouveau tarif établi conformément aux dispositions du présent article. Sauf dispositions contraires acceptées par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, la validité d'un tarif ne peut être prolongée en vertu du présent paragraphe pendant plus de douze (12) mois après la date à laquelle il aurait autrement expiré.

7. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante n'épargnent aucun effort pour garantir que les entreprises de transport aérien désignées appliquent les tarifs fixés conformément aux dispositions du présent article.

Article 11. Concurrence loyale

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes participent aux services de transport aérien international faisant l'objet du présent Accord dans des conditions d'égalité.

2. Chaque Partie contractante prend, le cas échéant, toutes les mesures appropriées dans les limites de sa juridiction pour éliminer toutes les formes de discrimination ou de concurrence déloyale, préjudiciable à la compétitivité de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante.

Article 12. Activités commerciales

1. L'entreprise de transport aérien désignée de chaque Partie contractante a le droit d'installer des bureaux et de faire entrer et d'employer sur le territoire de l'autre Partie contractante, dans le cadre des lois et règlements en vigueur sur le territoire de cette dernière, le personnel administratif, commercial et technique dont elle peut avoir besoin.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont le droit de vendre dans n'importe quelle devise des services de transport aérien avec leurs propres documents de transport dans les régions des deux Parties contractantes, soit directement, soit par l'entremise d'un agent. Chaque Partie contractante veille à ne pas restreindre le droit de l'entreprise de transport aérien de vendre ces prestations et celui des personnes intéressées de les acheter.

3. Chaque Partie contractante autorise, sur la base de la réciprocité, l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante à assurer elle-même le traitement des passagers, la manutention des bagages et du fret sur le territoire de la première Partie contractante. L'exercice de ce droit est fonction des limites de la capacité de l'aéroport concerné et n'inclut pas les services de manutention au sol.

Article 13. Transfert de fonds

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes sont libres de transférer les excédents des recettes enregistrés sur le territoire de la vente. Les recettes provenant de la vente de services de transport aérien et de services connexes ou supplémentaires fournis directement ou par l'entremise d'un agent, ainsi que les intérêts accumulés sur lesdites recettes pendant leur dépôt en attendant le transfert, sont inclus dans ledit transfert net.

2. Les transferts de fonds s'effectuent en une monnaie librement convertible au taux de change officiel et, à l'exception des frais et des procédures bancaires habituels, sont exonérés de tous impôts, taxes ou délais.

Article 14. Sécurité aérienne

1. Les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous les actes d'intervention illégale

fait partie intégrante du présent Accord. Elles s'efforcent en particulier d'agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis 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. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions de sécurité aérienne fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en Annexe à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Elles demandent aux exploitants des aéronefs de leur pavillon ou aux exploitants desdits aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire d'agir conformément aux dispositions de sécurité aérienne.

4. Chaque Partie contractante convient que les exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer les dispositions et les normes de sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus, demandées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur ledit territoire de l'autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées sur son territoire pour protéger l'aéronef et inspecter les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, le fret et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande présentée par l'autre Partie contractante pour que des mesures spéciales de sécurité soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef civil ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de leurs aéronefs, de leurs passagers et de leur équipage, ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant d'autres mesures appropriées en vue de mettre fin rapidement et sans danger audit incident ou à ladite menace.

Article 15. Application de la législation et de la réglementation

1. La législation et la réglementation d'une Partie contractante relatives à l'admission sur son territoire ou au départ de ce dernier de l'aéronef assurant des services aériens internationaux ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans ledit territoire s'appliquent à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre partie contractante.

2. La législation et la réglementation d'une Partie contractante régissant l'entrée, le séjour ou le départ de son territoire des passagers, équipages, fret ou courrier, telles que les

formalités concernant l'entrée, la sortie, l'émigration, l'immigration, les douanes, les devises, la santé et la quarantaine s'appliquent aux passagers, équipages, fret et courrier transportés par l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pendant son séjour sur ledit territoire.

3. Les passagers, bagages et fret en transit direct à travers le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante, et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin, ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne des mesures de sécurité visant à prévenir des actes de violence ou de piraterie aérienne.

Article 16. Consultations

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre en vue d'assurer l'application, l'interprétation, la modification ou le respect des dispositions du présent Accord.

Article 17. Règlement des différends

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme; si elles ne s'entendent pas à ce sujet, le différend est, à la demande de l'une ou l'autre Partie, soumis pour décision à un tribunal composé de trois arbitres, un désigné par chaque Partie contractante et le troisième devant être nommé par les deux arbitres déjà désignés. Chacune des Parties contractantes nomme son arbitre dans les soixante (60) jours qui suivent la date de la réception par l'autre Partie contractante d'une notification transmise par les moyens appropriés, demandant un arbitrage du différend par le tribunal en question et le troisième arbitre est désigné au cours d'une nouvelle période de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas son arbitre dans les délais spécifiés, le Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale peut, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, nommer un arbitre ou des arbitres selon les besoins. Dans tous les cas, le troisième arbitre, qui ne sera pas un ressortissant de la Finlande ou un résident de Macao, fera fonction de président du tribunal d'arbitrage.

3. Les Parties contractantes se conforment à toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article.

4. Les dépenses relatives à l'arbitrage sont partagées également entre les Parties contractantes.

Article 18. Modifications

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent commencer dans un délai de soixante (60) jours

à compter de la date de la demande, sauf si les deux Parties contractantes conviennent d'une prolongation de ce délai. Toute modification acceptée au cours de ces consultations est approuvée par chaque Partie contractante, conformément à ses dispositions législatives, et entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui au cours duquel les Parties contractantes se sont informées réciproquement que les formalités voulues ont été accomplies.

2. Nonobstant les dispositions du paragraphe 1 du présent article, les modifications qui ne concernent que l'Annexe peuvent être décidées par les autorités aéronautiques des Parties contractantes et entrent en vigueur comme convenu entre elles.

Article 19. Dénonciation

1. Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification est simultanément communiquée à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. Dans ce cas, l'Accord expire douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante. En l'absence d'un accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification est réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après la réception de la notification par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 20. Enregistrement avec l'OACI

Le présent Accord et ses amendements sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 21. Entrée en vigueur

Le présent Accord entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit la date à laquelle les Parties contractantes se sont notifiées mutuellement par la voie diplomatique que les formalités requises pour l'entrée en vigueur de l'Accord ont été accomplies.

EN FOI DE QUOI, les soussignés à ce dûment autorisés par leurs Gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait à Macao le 9 septembre 1994, en double exemplaire, en langue Anglaise.

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

SEPPO KÄÄRIÄINEN
Ministre du commerce et de l'industrie

Pour le Gouvernement de Macao :

VASCO ROCHA VIEIRA
Gouverneur

ANNEXE À L'ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE ET LE
GOUVERNEMENT DE MACAO

Section 1

Routes qui peuvent être exploitées dans les deux sens par l'entreprise de transport aérien désignée par la Finlande.

Depuis des points en Finlande via des points intermédiaires à Macao et des points au-delà.

Aucun point du territoire chinois, de Taiwan et d Hong Kong ne peut être desservi en tant que point intermédiaire ou point au-delà.

Section 2

Routes qui peuvent être exploitées dans les deux sens par l'entreprise de transport aérien désignée de Macao.

Depuis Macao via des points intermédiaires vers des points en Finlande et des points au-delà.

Section 3

Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes peuvent décider d'omettre un point ou des points intermédiaires et/ou au-delà, mentionnés ci-dessus, sur un ou sur tous les vols, à condition que tous ces vols commencent ou se terminent sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien concernée. Les points intermédiaires et les points au-delà seront précisés par les autorités aéronautiques des Parties contractantes et peuvent être changés avec un préavis de trois mois adressé aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Section 4

Les points intermédiaires et les points au-delà, et éventuellement l'exercice des droits de trafic de cinquième liberté, feront l'objet d'un mémorandum d'accord séparé.

