

No. 37261

---

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

**Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative  
Region of the People's Republic of China and the Government of the Republic of  
Finland concerning air services (with annex). Hong Kong, 14 January 2000**

**Entry into force: 1 April 2000, in accordance with article 20**

**Authentic text: *English***

**Registration with the Secretariat of the United Nations: *China, 8 February 2001***

---

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

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la Région  
administrative spéciale de Hong-Kong de la République populaire de Chine et le  
Gouvernement de la République de Finlande (avec annexe). Hong-Kong, 14  
janvier 2000**

**Entrée en vigueur : 1er avril 2000, conformément à l'article 20**

**Texte authentique : *anglais***

**Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Chine, 8 février 2001***

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

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

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China ("the Hong Kong Special Administrative Region") and the Government of the Republic of Finland ("Finland"), hereinafter referred to as the "Contracting Parties",

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

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 Finland, the Civil Aviation Administration, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

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

(c) the term "area" in relation to the Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to 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;

(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 "tariff" means one or more of the following :

(i) 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;

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

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

(iv) 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.

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

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

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

*Article 3. Grant of Rights*

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of the latter Contracting 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 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 routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of routes.

*Article 4. Designation of Airlines and Operating Authorisation*

(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 authorisation(s).

(3) (a) The Government of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to refuse to grant the operating authorisation(s) 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 Finland or its nationals.

(b) The Government of Finland shall have the right to refuse to grant the operating authorisation(s) 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 all applicable provisions of this Agreement.

*Article 5. Revocation or Suspension of  
Operating Authorisation*

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

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

(ii) 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 the Hong Kong Special Administrative Region; or

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

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

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein is essential to

prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

*Article 6. Principles Governing Operation  
of Agreed Services*

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

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

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

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

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

(c) the requirements of through airline operation.

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

*Article 7. Tariffs*

(1) The tariffs to be applied by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the area of the other Contracting Party shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article may, subject to applicable competition legislation, be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may, at their discretion, 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 tariffs, 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.

(3) Any tariff proposed by a designated airline of one Contracting Party for carriage to and from the area of the other Contracting Party shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline seeking approval of the tariff in such form as the aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in Article 1(e). 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.

(4) 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 (3) 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.

(5) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (4) 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.

(6) In approving tariffs, the aeronautical authorities of a Contracting Party may attach to their approval such terminal dates as they consider appropriate. Where a tariff has a terminal date, it shall remain in force until the due terminal date, unless withdrawn by the airline or airlines concerned with the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, or unless a replacement tariff is filed and approved prior to the terminal date.

When a tariff has been approved without a terminal date and where no new tariff has been filed and approved, this tariff shall remain in force until the aeronautical authorities of either Contracting Party gives notice terminating its approval. Such notice shall be given at least 90 days before the intended terminal date of the tariff. The aeronautical authorities of the other Contracting Party may, within 30 days of receipt of the said notice, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties for the purpose of jointly determining a replacement tariff. Such consultations shall be held within 30 days from the date the aeronautical authorities of 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 (4) of this Article, and if the aeronautical authorities of the

Contracting Parties have been unable jointly to determine a tariff in accordance with paragraphs (5) and (6) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement.

*Article 8. Exemption from Taxes, Customs  
Duties and other Charges*

(1) Aircraft operated in international air services by a designated airline of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts (including engines), supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all taxes, customs duties, fees and other similar charges with exception of charges based on the cost of services provided 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 taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph (1) of this Article, with the exception of charges based on the cost of the services provided :

(a) aircraft stores (including food, beverages and tobacco) taken on board in the area of one Contracting Party, within reasonable limits, for use on an outbound aircraft engaged in an international air services of a 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 a 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 a 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 first mentioned 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 a designated airline of the 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 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) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from taxes, customs duties, fees and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.

(6) 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.

*Article 9. Application of Laws and Regulations*

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

(2) The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in or departure from its area of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, customs, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airlines 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 area of the airport 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 10. Aviation Security*

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988.

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

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



of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

#### *Article 11. Provision of Statistics*

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

#### *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 Finland on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of Finland shall have the right to convert and remit to Finland 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 use of an airport or 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 organizations. 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 arbi-

trator 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 on the first day of the second calendar month next following that in which both Contracting Parties have notified each other in writing that all the necessary legal procedures for the entry into force of such amendments have been complied with.

#### *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. 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*

This Agreement shall enter into force on the first day of the second calendar month next following that in which both Contracting Parties have notified each other in writing that all the necessary legal procedures for the entry into force of the Agreement have been complied with.

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

Done, in duplicate at Hong Kong this 14th day of January 2000 in the English language.

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

STEPHEN IP SHU KWAN

For the Government of the Republic of Finland:

OLLI-PEKKA HEINONEN

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 Finland - points beyond.

*Notes :*

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties or their respective aeronautical authorities.

2. The designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, points in Finland 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 Finland or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties or their respective aeronautical authorities.

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 Finland :

Points in Finland - 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 or their respective aeronautical authorities.

2. The designated airline or airlines of Finland may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in Finland in any order, intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Finland.

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 or their respective aeronautical authorities.

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

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE  
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE DE  
HONG-KONG DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ET LE  
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE

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

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

Sont convenus de ce qui suit:

*Article premier. Définitions*

Aux fins du présent Accord et sauf indication contraire du contexte :

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

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

c) Le terme "région" concernant la Région administrative spéciale de Hong-Kong s'entend de l'île de Hong-Kong, de Kowloon et des Nouveaux territoires et, concernant la Finlande, a le sens attribué au terme "territoire" par l'Article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

d) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur attribue l'Article 96 de ladite Convention;

e) Le terme "tarif" désigne indifféremment:

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

ii) Le taux de fret appliqué par une entreprise pour le transport de marchandises (à l'exception du courrier) sur des services aériens réguliers;

iii) Les conditions régissant la disponibilité ou l'applicabilité d'un tel prix ou taux, y compris les avantages s'y rattachant; et

iv) Le taux des commissions versées par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou sur les lettres de transport aérien établies par ledit agent pour le transport par des services aériens réguliers;

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

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

Dans la mise en oeuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conformeront aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago, y compris ses Annexes et toute modification à la Convention ou à ses annexes qui s'appliqueraient aux deux Parties contractantes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

*Article 3. Octroi des droits*

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

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

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

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

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

*Article 4. Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien*

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

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

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

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

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

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

*Article 5. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation*

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

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

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



b) Si l'entreprise en question manque à se conformer aux lois et règlements de la Partie contractante qui aura accordé ces droits; ou

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

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

#### *Article 6. Principes régissant l'exploitation des services aériens*

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

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

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

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

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

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

4) Les Parties contractantes ou leurs autorités aéronautiques respectives détermineront conjointement et périodiquement la capacité devant être fournie sur les routes spécifiées.

#### *Article 7. Tarifs*

1) Les tarifs qu'une entreprise désignée par une Partie contractante appliquera aux transports à destination et au départ de la région de l'autre Partie contractante seront ceux qu'auront agréé les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils seront fixés à

des niveaux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation à retenir, y compris les frais d'exploitation, l'intérêt des usagers, une marge bénéficiaire normale et les tarifs appliqués par les autres entreprises de transport aérien sur l'ensemble ou sur une partie de la même route.

2) Les tarifs visés au paragraphe 1) du présent article pourront, sous réserve de la législation visant la concurrence, être fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des Parties contractantes, entreprises qui en solliciteront l'agrément, après avoir, à leur discrétion, consulté d'autres entreprises exploitant l'ensemble ou une partie de la même route. Toutefois, il ne sera interdit à aucune entreprise désignée de proposer, ni aux autorités aéronautiques des Parties contractantes d'agréer un tarif quel qu'il soit, lorsque l'entreprise en question n'aura pas obtenu l'accord des autres entreprises désignées concernant ledit tarif, ou du fait qu'aucune autre entreprise désignée n'exploite la même route. L'expression " la même route ", dans le présent paragraphe ou dans le paragraphe précédent, s'entend de la route exploitée et non de la route indiquée.

3) Tout tarif proposé par une entreprise désignée pour le transport au départ et à destination de la région de l'autre Partie contractante sera déposé par l'entreprise désignées qui en sollicite l'agrément auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes sous la forme que pourront exiger individuellement lesdites autorités aux fins d'obtenir les renseignements visés à l'alinéa e) de l'article premier. Le dépôt du tarif sera effectué au plus tard 60 jours (ou dans tel délai plus court dont les autorités aéronautiques des Parties contractantes seront convenues) avant la date prévue pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé sera réputé déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il aura été reçu par ces autorités.

4) Tout tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à tout moment et, à condition d'avoir été déposé conformément au paragraphe 3) du présent article, sera censé avoir été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante à moins que, dans les 30 jours suivant la date de son dépôt (ou une période plus courte le cas échéant convenue par les autorités aéronautiques des Parties contractantes), les autorités aéronautiques d'une Partie contractante n'aient envoyé aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante notification écrite signifiant leur refus du tarif proposé.

5) En cas de notification de refus conformément aux dispositions du paragraphe 4) du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes pourront en concertation fixer le tarif.

A cet effet, chaque Partie contractante peut demander, dans les 30 jours d'envoi de ladite notification de refus, que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes procèdent à des consultations qui se dérouleront dans les 30 jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie contractante reçoit ladite demande écrite.

6) En approuvant les tarifs, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront toutefois assortir leur approbation de dates d'expiration qu'elles considéreront appropriées. Lorsqu'un tarif sera accompagné d'une date d'expiration, il restera en vigueur jusqu'à la date fixée, à moins qu'il ne soit retiré par la ou les entreprises de transport aérien concernées avec l'agrément des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, ou à moins qu'un tarif de remplacement n'ait été déposé et approuvé avant la date d'expiration.

Lorsqu'un tarif a été approuvé sans date d'expiration et qu'aucun tarif de remplacement n'a été déposé et approuvé, ce tarif restera en vigueur jusqu'à ce que les autorités aéronautiques de l'une ou de l'autre des Parties contractantes donnent notification du retrait de l'agrément du tarif. Cette notification sera donnée au minimum 90 jours avant la date prévue pour l'expiration du tarif. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pourront, dans les 30 jours suivant la réception de ladite notification, demander que des consultations aient lieu entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes dans le but de fixer en commun un tarif de remplacement. Ces consultations se tiendront dans les 30 jours suivant la date à laquelle les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante en auront reçu la demande par écrit.

7) Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ont refusé d'accepter un tarif conformément au paragraphe 4) du présent article, et si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'ont pu fixer conjointement un tarif conformément aux paragraphes 5) et 6) du présent article, le différend pourra être réglé conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Accord.

*Article 8. Exonération de taxes, droits  
de douane et autres frais*

1) Les aéronefs exploités en service aérien international par une entreprise désignée par une Partie contractante, ainsi que leur équipement normal, leurs pièces de rechange (y compris les moteurs), leurs carburants et leurs lubrifiants, de même que leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs seront exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous impôts, droits de douane, honoraires et frais similaires à l'exception des frais basés sur le coût des services fournis à l'arrivée dans la région de l'autre Partie contractante, sous réserve que ces équipements, pièces de rechange, fournitures et provisions de bord restent à bord des aéronefs jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés ou consommés par lesdits aéronefs pendant le survol de ladite région.

2) Seront également exonérés des impôts, droits, honoraires et frais visés au paragraphe 1) du présent article, à l'exception des frais basés sur le coût des services fournis :

a) Les provisions de bord (y compris les produits alimentaires, les boissons et le tabac) embarqués dans la région de l'une des Parties contractantes, dans des limites raisonnables, destinées à être utilisées à bord des aéronefs en partance assurant des services aériens internationaux exploités par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante;

b) Les pièces de rechange (y compris les moteurs) introduites dans la région de l'une des Parties contractantes pour l'entretien ou la réparation d'aéronefs assurant un service aérien international et exploités par une entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante;

c) Le carburant, les lubrifiants et les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, introduits ou fournis dans la région d'une des Parties contractantes aux fins d'un service aérien international exploité par une entreprise désignée par l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnement doivent être utilisés sur une partie de l'itinéraire sur-

volant la région de la Partie contractante première citée dans la région de laquelle ils ont été embarqués.

3) Il pourra être exigé que les matériaux et matériels visés au paragraphe 2) du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des services douaniers.

4) L'équipement normal des aéronefs, tels que les matériaux et matériels, approvisionnements et pièces de rechange normalement conservés à bord des aéronefs exploités par une entreprise de transport aérien désignée par une Partie contractante ne pourront être débarqués dans la région de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord des autorités douanières de ladite Partie contractante. Dans ce cas, ils bénéficieront, sur la base de la réciprocité, des exonérations visées au paragraphe 1) du présent article jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuée conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de ladite autre Partie contractante pourront cependant exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment.

5) Les bagages et le fret transitant directement à travers la région d'une Partie contractante seront exonérés de taxes, droits et douane, redevances et autres frais analogues non liés au coût des services fournis à l'arrivée ou au départ.

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

#### *Article 9. Application des lois et réglementations*

1) Les lois et réglementations d'une Partie contractante, relatives à l'entrée dans ou au départ de sa région, des aéronefs assurant des services aériens internationaux, ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence dans ladite région, s'appliqueront à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante.

2) Les lois et réglementations d'une Partie contractante régissant l'entrée, le séjour ou le départ de sa région des passagers, équipages, marchandises ou courrier, telles que les formalités concernant l'entrée, la sortie, l'émigration, l'immigration, les douanes, la santé et les quarantaines s'appliqueront aux passagers, équipages, marchandises et courrier transportés par les aéronefs de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pendant leur séjour sur ledit territoire.

3) Les passagers, bagages et marchandises en transit direct à travers la région de l'une ou de l'autre Partie contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cet effet ne seront soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne les mesures de sécurité visant à prévenir les actes de violence ou de piraterie aérienne.

*Article 10. Sécurité aérienne*

1) Chacune des Parties contractantes réaffirme que l'obligation qu'elle a envers l'autre Partie contractante de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. Chacune des Parties contractantes s'acquittera en particulier des obligations en matière de sécurité aérienne qui lui incombent en vertu de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et du Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports desservant l'aviation civile internationale signé à Montréal le 24 février 1988.

2) Chacune des Parties contractantes prêtera à l'autre, sur sa demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, comme des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

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

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

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

*Article 11. Communication de statistiques*

Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante fourniront à celles de l'autre Partie, à la demande de ces dernières, des relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci auront raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte sur les services convenus par les entreprises désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces relevés contiendront tous les renseignements voulus pour permettre de déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises désignées sur les services convenus.

*Article 12. Conversion et transfert des recettes*

1) Les entreprises désignées de la Région administrative spéciale de Hong-Kong auront le droit de convertir et de transférer de la Finlande à la Région administrative spéciale Hong-Kong, sur demande, l'excédent de recettes locales sur leurs dépenses locales. Les entreprises désignées de la Finlande auront le droit de convertir et de transférer de la Région administrative spéciale de Hong-Kong à la Finlande, sur demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

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

*Article 13. Représentation et ventes des entreprises de transport aérien*

1) Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes auront le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire entrer et de maintenir dans la région de cette autre Partie contractante leurs personnels de direction, techniques et d'exploitation et les autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

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

*Article 14. Redevances d'usage*

1) L'expression " redevance d'usage " s'entend des paiements demandés aux entreprises de transport aérien par les autorités compétentes ou autorisées par ces dernières pour l'utilisation d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, y compris les services

et installations connexes pour les appareils, leurs équipages, les passagers et les marchandises transportées.

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

3) Chaque Partie contractante encouragera les consultations concernant les redevances d'usage entre d'une part, ses autorités compétentes et, d'autre part, les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par lesdites autorités compétentes, si possible par l'intermédiaire des organisations représentatives de ces entreprises de transport aérien. Toutes propositions de modification doivent être communiquées aux usagers avec un délai de préavis raisonnable avant leur entrée en vigueur afin de permettre aux usagers de présenter leurs points de vue sur lesdites modifications. Chaque Partie contractante encouragera en outre les autorités compétentes et lesdits usagers à échanger les informations utiles concernant les redevances d'usage.

#### *Article 15. Consultation*

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

#### *Article 16. Règlement des différends*

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

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

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

b) Si l'une ou l'autre des nominations n'a pas été effectuée dans les délais indiqués ci-dessus, l'une ou l'autre Partie contractante pourra demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder dans les 30 jours à la nomination nécessaire. Si le Président estime être ressortissant d'un État qui ne saurait être considéré

comme neutre dans le différend, le vice-président ayant le rang le plus élevé et ne pouvant être récusé à ce titre procédera à la désignation.

3) Sous réserve des dispositions du présent article ou à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, le tribunal déterminera l'étendue de sa compétence et arrêtera lui-même sa procédure. Sur instruction du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence sera tenue dans les 30 jours à compter de la constitution du tribunal afin de déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et les procédures précises à suivre.

4) A moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chaque Partie contractante déposera un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la date à laquelle le tribunal aura été entièrement constitué. Les répliques devront avoir été déposées 60 jours plus tard. A la demande de l'une des Parties contractantes, ou de sa propre initiative, le tribunal tiendra audience dans les 30 jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

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

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

7) La sentence du tribunal aura force exécutoire pour les Parties contractantes.

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

#### *Article 17. Amendement*

Les amendements éventuels au présent Accord, convenus par les Parties contractantes, entreront en vigueur le premier jour du deuxième mois civil suivant celui au cours duquel les deux Parties contractantes se seront notifiées réciproquement et par écrit que toutes les procédures légales nécessaires à leur entrée en vigueur ont été menées à bien.

#### *Article 18. Dénonciation*

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



*Article 19. Enregistrement auprès de l'Organisation  
de l'aviation civile internationale*

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

*Article 20. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entrera en vigueur le premier jour du deuxième mois civil suivant celui au cours duquel les deux Parties contractantes se seront notifiées réciproquement et par écrit que toutes les procédures légales nécessaires à son entrée en vigueur ont été menées à bien.

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

Fait en double exemplaire à Hong-Kong le 14 janvier 2000, en langue anglaise.

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

STEPHEN IP SHU KWAN

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

OLLI-PEKKA HEINONEN

ANNEXE

TABEAU DES ROUTES

*Section 1*

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

Région administrative spéciale de Hong-Kong -- points intermédiaires- - points situés en Finlande -- points au-delà.

*Notes:*

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus doivent être déterminés d'un commun accord entre Parties contractantes ou entre leurs autorités aéronautiques respectives.

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

3. Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire ou en un point au-delà pour être débarqué à des points en Finlande ou inversement, excepté lorsque les Parties contractantes ou leurs autorités aéronautiques respectives en seront convenues autrement à tout moment.

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

*Section 2*

Routes à desservir par la ou les entreprises désignées par la Finlande :

Points en Finlande -- points intermédiaires -- Région administrative spéciale de Hong-Kong -- points au-delà.

*Notes:*

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus doivent être déterminées d'un commun accord entre les Parties contractantes ou leurs autorités aéronautiques respectives.

2. La ou les entreprises désignées par la Finlande pourront lors de tout vol ou de tous les vols omettre de faire escale à n'importe quel point des routes ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre des points en Finlande, des points intermédiaires dans n'importe quel ordre et des points au-delà dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes aient leur départ en Finlande.

3. Aucun trafic ne pourra être embarqué en un point intermédiaire ou en un point au-delà pour être débarqué dans la Région administrative spéciale de Hong-Kong ou inverse-

ment, sauf lorsque les Parties contractantes ou leurs autorités aéronautiques respectives en conviendront à tout moment.

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