

No. 37331

**Finland
and
Mongolia**

Air Services Agreement between the Government of the Republic of Finland and the Government of Mongolia (with annex). Helsinki, 10 February 2000

Entry into force: 1 September 2000, in accordance with article 26

Authentic text: *English*

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

**Finlande
et
Mongolie**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement de la Mongolie (avec annexe). Helsinki, 10 février 2000

Entrée en vigueur : 1er septembre 2000, conformément à l'article 26

Texte authentique : *anglais*

Euregistrement 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 MONGOLIA

The Government of the Republic of Finland and the Government of Mongolia, hereinafter referred to as "the Contracting Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to conclude an Agreement, in conformity with and supplementary to the said Convention, for the purposes of establishing and operating air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

a) the term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment to the Annexes and Convention adopted under Articles 90 and 94 thereof insofar as those Annexes and amendments are at any given time effective for both Contracting Parties;

b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Finland, the Civil Aviation Administration, and in the case of Mongolia, the Ministry of Infrastructure Development and, for the purpose of Article 10, the Civil Aviation Authority, or, in both cases, any other person or body authorized to perform any function at present exercised by the said aeronautical authorities or similar functions;

c) the term "designated airline" means any airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

d) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Chicago Convention;

e) the term "tariff" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage or 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 also includes the conditions that govern the applicability of the price for carriage or the payment of commission;

f) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendment to the Agreement or to the Annex.

Article 2. Applicability of the Chicago Convention

The provisions of this Agreement shall be subject to the provisions of the Chicago Convention insofar as those provisions are applicable to international air services.

Article 3. 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 territory without landing;
- b) the right to make stops in its territory 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 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 or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex for the purpose of taking up and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

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

Article 4. Designation of Airlines and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing, through diplomatic channels, to the other Contracting Party one or more airlines 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 5, without delay grant to the designated airline or airlines 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 fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

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, including those relating to tariffs.

Article 5. 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 paragraph 2 of Article 3 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) in any case where they are not satisfied that the airline is incorporated and has its principal place of business in the territory of the other Contracting Party, and holds a current Air Operator's Certificate issued by the aeronautical authority of that other Party; or

b) in case of failure by that airline to comply with the laws and/or regulations normally and reasonably applied by 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 or as otherwise agreed between the Contracting Parties.

Article 6. Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges

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 taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory 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 territory.

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 service provided:

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

b) spare parts, including engines, introduced into the territory 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 territory 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 territory of the first mentioned Contracting Party, in which territory 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 one Contracting Party, may be unloaded in the territory 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. Baggage and cargo in direct transit across the territory 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.

Article 7. Application of Laws and Regulations

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

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry to, stay in or departure from its territory 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 airline(s) of the other Contracting Party, while they are within the said territory.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory 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 8. 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(s) of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline(s) of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide 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 territory 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 third countries 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 country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;
- b) the requirements for an economic operation on the specified routes, and
- c) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

Article 9. Approval of Traffic Programmes

1. An 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 programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used. 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 an 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 10. Tariffs

1. The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party 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, market considerations 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. 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 dis-

approval 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 19 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.

Article 11. Airline Representation and Sales

1. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right to maintain in the territory 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 territories of both Contracting Parties, either directly or through an agent, in local currency or in any freely convertible other currency. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of a designated airline of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation.

Article 12. Air Traffic Charges

1. Fees and charges imposed by the competent authorities for the use of airports and other aviation facilities in the territory of either Contracting Party on the aircraft of an airline of the other Contracting Party shall be just and reasonable and shall not be higher than those imposed on aircraft of a national airline engaged in 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 air traffic 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 air traffic charges.

Article 13. Flight Safety

1. Each Contracting Party may request consultations concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that

are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or any such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Chicago Convention, it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of an airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of that other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of that other Party on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention; or

b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Chicago Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Chicago Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of such airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential for the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

Article 14. Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, 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. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Of-

fences 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. 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 act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they 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 territory and the operators of airports in their territory 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 and requirements referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory 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, 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. Transfer of Earnings

Each Contracting Party shall grant to a designated airline of the other Contracting Party the right to convert and remit to its head office on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Such transfers shall be permitted at the rate of exchange applicable to current transactions in effect at the time revenues are presented for conversion and remittance, and shall not, with the exception of normal banking charges and procedures, be subject to any charge, limitation or delay.

Article 16. Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, 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 airline(s) of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services.

Article 17. 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(s) of the other Contracting Party.

Article 18. Consultations

In a spirit of close co-operation the aeronautical authorities of either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the receipt of such a request, unless otherwise agreed between the aeronautical authorities.

Article 19. 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 diplomatic 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 period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period 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 be a national of a third State and shall act as President of the arbitral tribunal.

3. The expenses of the tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

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

Article 20. Applicability to charter flights

1. The provisions set out in Articles 3.1, 5, 6, 7, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18 and 19 of this Agreement shall be applicable also to non-scheduled flights operated by an air carrier of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carrier operating such flights.

2. The provisions of paragraph 1 of this Article shall not affect the application of national laws and regulations governing the right of air carriers to operate non-scheduled flights or the conduct of air carriers or other parties involved in the organization of such operations.

Article 21. 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 an 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 through diplomatic channels 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 22. Multilateral Conventions

If a general multilateral air convention enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 18 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

Article 23. 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 this 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 four-

teen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 24. Registration with ICAO

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

Article 25. Titles

Titles inserted in this Agreement at the head of each Article are for the purpose of reference and convenience only and do not in any way define or limit the scope or intent of this Agreement.

Article 26. 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 diplomatic channels that the procedures necessary for the entry into force of this Agreement have been completed.

Done at Helsinki on 10th day of February 2000, in two original copies in the English language.

For the Government of the Republic of Finland:

OLLI-PEKKA HEINONEN

For the Government of Mongolia:

NYAMOSOR TUYA

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

1. Routes which may be operated by the designated airline(s) of Finland, in both directions:

Points of origin	Intermediate Points	Points in Mongolia	Points beyond
Points in Finland	Any point named by Finland	Points in Mongolia	Any point named by Finland

2. Routes which may be operated by designated airline(s) of Mongolia, in both directions:

Points of origin	Intermediate Points	Points in Finland	Points beyond
Points in Mongolia	Any point named by Mongolia	Points in Finland	Any point named by Mongolia

3. The designated airline of either Contracting Party may on any or all flights omit calling at any intermediate or beyond point provided that all services begin or terminate in the territory of the Contracting Party designating the airline.

4. Fifth freedom and stop-over rights may be exercised only if an arrangement to that effect is made between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

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

Le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement de la République de Mongolie (ci-après dénommés "les Parties contractantes");

Étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Désireux de conclure un Accord complémentaire de ladite Convention et conforme à cette dernière dans le dessein de créer et d'exploiter des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

a) L'expression "la Convention de Chicago" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et également de toute Annexe adoptée aux termes de l'Article 90 de ladite Convention, ainsi que de tous amendements des Annexes de la Convention adoptés au titre des Articles 90 et 94, dans la mesure où lesdits Annexes et amendements ont été adoptés par les deux Parties contractantes;

b) L'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de la République de Finlande, l'Administration de l'aviation civile et, dans celui de la Mongolie, le Ministère de l'infrastructure et, aux fins de l'Article 10, 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 ou des fonctions similaires;

c) L'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'article 4 du présent Accord;

d) Les expressions "territoire", "services aériens", "service aérien international" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donnent les Articles 2 et 96 de la Convention de Chicago;

e) Le terme "tarif" s'entend du prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises (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 marchandises. Il englobe également les conditions qui régissent l'applicabilité du prix du transport ou du paiement de la commission;

f) Le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de son Annexe et de tout amendement à l'Accord ou à son Annexe.

Article 2. Applicabilité de la Convention de Chicago

Les dispositions du présent Accord sont soumises aux dispositions de la Convention de Chicago dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi de droits de circulation

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

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

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord. Lesdits services et lesdites routes sont ci-après dénommés "les services convenus" et "les routes spécifiées" respectivement. L'entreprise de transport aérien désignée par chaque Partie contractante, exploitant des services convenus sur une route spécifiée, 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 aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, séparément ou ensemble, dans le cadre de transports aériens internationaux.

3. Aucune disposition du 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, des marchandises 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 4. 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 ou plusieurs entreprises de transport aérien qui seront chargées d'exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.

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 5, 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 les lois et règlements que ces autorités appliquent

normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens commerciaux internationaux, en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter à tout moment les services convenus, à condition que ladite entreprise de transport aérien se conforme à toutes les dispositions applicables du présent Accord, y compris celles concernant les tarifs.

Article 5. Refus, annulation ou suspension de l'autorisation d'exploitation

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 3 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) Dans tous les cas où elles n'ont pas la certitude que l'entreprise de transport aérien a été constituée, a son siège social sur ledit territoire et qu'elle est titulaire d'un certificat d'exploitant aérien délivré par l'autorité aéronautique de cette autre Partie; ou

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 ne 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 6. Exemption des impôts, droits de douane et autres redevances

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 bord desdits aéronefs sont exempts de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante jusqu'au moment où ils sont réexportés ou utilisés ou consommés par ledit aéronef sur des vols au-dessus du territoire en question.

2. Sont également exemptés 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 prises à bord sur le territoire 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; et

c) Les carburants, les lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire d'une des Parties contractantes 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 employés 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 et provisions et pièces de rechange normalement conservés à bord 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 ce territoire. 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 bagages et les marchandises 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. Application des lois et réglementations

1. Les lois et réglementations 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 sur ledit territoire s'appliquent à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et réglementations d'une Partie contractante régissant l'entrée et le séjour sur son territoire des passagers, équipages, marchandises ou courrier ou leur départ, telles que les formalités concernant l'entrée, la sortie, l'émigration, l'immigration, les douanes, les devises, la santé et les quarantaines s'appliquent aux passagers, équipages, marchandises et courrier transportés par l'aéronef 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 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 les mesures de sécurité visant à prévenir des actes de violence ou de piraterie aérienne.

Article 8. 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 (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante doit tenir compte des intérêts de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) 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 raisonnable une capacité adaptée aux besoins actuels et prévisibles en ce qui concerne le transport des passagers et des marchandises, 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 le pays d'origine et les pays de destination finale du trafic;
- b) Aux exigences de l'exploitation économique de services long courrier; et
- c) Aux exigences du trafic dans les régions desservies par l'entreprise de transport aérien, compte tenu des services aériens locaux et régionaux.

Article 9. 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, leurs programmes de vols. Ces programmes doivent indiquer en particulier les horaires, la fréquence des services et le type d'aéronefs utilisés. 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 présente 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. Lesdites demandes sont prises en considération dans les meilleurs délais, par les autorités aéronautiques.

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 transport (telles que la vitesse et le confort), les intérêts des usagers 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. 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 des 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 de dépôt, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante aient signifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur désapprobation 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 19 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.

Article 11. Représentation des entreprises de transport aérien et ventes

1. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante a le droit de faire entrer et d'employer sur le territoire de l'autre Partie contractante, conformément à ses lois et règlements, les personnels administratifs, commerciaux et techniques dont peut avoir besoin l'entreprise de transport aérien concernée.

2. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante a le droit de vendre, dans la région de l'autre Partie contractante, directement ou par l'entremise d'agents nommés par elle, des prestations de transport aérien. Chaque Partie contractante veille à ne pas réduire le droit des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante de vendre ou des personnes d'acheter ces prestations.

Article 12. Redevances d'usage

1. Une Partie contractante impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage justes et raisonnables qui ne doivent pas être plus élevées que celles qu'elle impose à ses entreprises de transport aérien nationales exploitant des services aériens internationaux similaires.

2. Chaque Partie contractante encourage des consultations sur les redevances d'usage entre les autorités compétentes et les entreprises de transport aérien utilisant les services et installations fournis par les autorités qui imposent ces redevances, le cas échéant, par l'intermédiaire des organisations représentant ces entreprises. Un délai raisonnable accompagne la notification de tout changement proposé dans le montant des redevances, afin de permettre aux utilisateurs d'exprimer leur point de vue avant que lesdits changements soient effectifs. Par ailleurs, chaque Partie contractante autorise ses autorités compétentes et les utilisateurs à échanger les renseignements appropriés sur ces redevances.

Article 13. Sécurité des vols

1. Chaque Partie contractante peut demander à tenir des consultations en ce qui concerne les normes de sécurité dans tous les domaines ayant trait à l'équipage, à l'appareil ou à l'exploitation de ce dernier adoptées par l'autre Partie contractante. Lesdites consultations devront avoir lieu dans les trente (30) jours à partir de ladite demande.

2. Si, à la suite desdites consultations, une Partie contractante estime que les normes de sécurité adoptées et administrées par l'autre Partie contractante dans lesdits domaines ne sont pas au moins égales aux normes minimales établies à ce moment-là à la suite de la Convention de Chicago, la première Partie contractante notifie ses conclusions à l'autre Partie contractante ainsi que les mesures qu'elle juge nécessaires en vue de se conformer auxdites normes minimales, et l'autre Partie contractante prend des mesures appropriées en vue de remédier à cette situation. Si l'autre Partie contractante ne prend pas les mesures appropriées dans les quinze (15) jours qui suivent la notification ou dans tout délai convenu, l'application des dispositions de l'article 5 du présent Accord sera justifiée.

3. Nonobstant les obligations mentionnées à l'Article 33 de la Convention de Chicago, il est entendu que tout appareil exploité par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes (ou faisant l'objet d'un accord de leasing) avec une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante pour les services aériens à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante peut, pendant sa présence sur le territoire de ladite autre Partie contractante, être examiné par les représentants autorisés de cette dernière, ledit examen ayant lieu à bord et autour de l'appareil, en vue de vérifier à la fois la validité des documents afférents à l'appareil et à son équipage, ainsi que la condition apparente de l'appareil et de son équipement (ladite inspection étant appelée dans le présent article "inspection de rampe de décollage"), à condition que ladite inspections n'entraîne pas des retards indus.

4. Dans le cas où ladite inspection ou une série d'inspections de ce genre donnent lieu à :

a) Des doutes sérieux sur la conformité aux normes minimales d'un appareil ou à son exploitation, fixées par la Convention de Chicago, ou

b) Des préoccupations sérieuses quant à l'absence d'application et d'administration de normes de sécurité en vigueur à ce moment-là, conformément à la Convention de Chicago, la Partie contractante effectuant l'inspection doit, aux fins d'application de l'Article 33 de la Convention de Chicago, être libre de conclure que les critères en fonction desquels le certificat d'aptitude qui a été attribué ou validé en ce qui concerne ledit appareil et son équipage, ou que les critères d'exploitation dudit appareil, ne sont pas égaux ou supérieurs aux normes minimales établies, conformément à la Convention de Chicago.

5. Si le représentant de l'entreprise de transport aérien refuse l'accès aux fins d'effectuer une inspection de rampe d'un appareil exploité par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante, ou en son nom, conformément au paragraphe 3 ci-dessus, l'autre Partie contractante est libre de conclure que des problèmes sérieux du type visé au paragraphe 4 ci-dessus existent et de tirer les conclusions visées dans ledit paragraphe.

6. Chaque Partie contractante se réserve le droit de suspendre ou de modifier immédiatement l'autorisation d'exploitation octroyée à l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante dans le cas où la première Partie contractante conclut, soit à la suite d'une ou d'une série d'inspections de rampe, d'un refus d'accès pour inspection de rampe, consultation ou toute autre raison, qu'une action immédiate s'impose en vue de préserver la sécurité de l'exploitation d'une entreprise de transport aérien.

7. Toute action prise par une Partie contractante, conformément aux dispositions des paragraphes 2 ou 6 du présent article, prend fin dès que les raisons ayant motivé ladite action cessent d'exister.

Article 14. Sécurité aérienne

1. Conformément aux droits et obligations qu'elles ont contractés dans le cadre du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard de l'autre Partie contractante de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous les actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter l'ensemble de leurs droits et obligations dans le cadre du droit international, les Parties contractantes 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 et le Protocole pour la suppression des actes de violence dans les aéroports desservant l'aviation civile internationale complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et signé à Montréal le 24 février 1988.

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 se conforment aux dispositions de sécurité aérienne et aux exigences techniques fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en Annexe à la Convention de Chicago, dans les mesures où lesdites dispositions et normes relatives à la sécurité sont applicables aux Parties contractantes; 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 reconnaît 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, les marchandises 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. Transfert des recettes

Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer à son siège, sur demande, les excédents de recettes enregistrés sur les dépenses faites localement. Ces transferts sont autorisés au taux de change applicable aux transactions commerciales au moment où les recettes sont présentées pour conversion et transfert et ne sont soumis, à l'exception des frais bancaires habituels, à aucune taxe, aucune limite ou aucun retard.

Article 16. Statistiques

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante fournissent à l'autre, sur leur demande, des états statistiques, périodiques ou autres, suivant les besoins, pour réexaminer la capacité offerte sur les services convenus par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la première Partie contractante. Ces relevés contiennent tous les renseignements nécessaires pour déterminer le volume du trafic assuré par lesdites entreprises de transport aérien au titre des services convenus.

Article 17. Concurrence loyale

1. Des chances égales et équitables sont données aux entreprises désignées par les deux Parties contractantes d'entrer en concurrence pour assurer les services aériens internationaux couverts par le présent Accord.

2. Chaque Partie contractante prend, en tant que de besoin, toutes les mesures appropriées dans le cadre de sa juridiction pour éliminer toute forme de discrimination ou de concurrence déloyale préjudiciable à la compétitivité des entreprises désignées de l'autre Partie contractante.

Article 18. 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. Ces consultations débutent dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date de réception de la demande, sauf si les Parties contractantes en décident autrement.

Article 19. 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 la voie diplomatique, 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 le cas. Dans tous les cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un État tiers et agira comme président du tribunal d'arbitrage.

3. Les dépenses encourues par le tribunal sont partagées également entre les Parties contractantes.

4. Les Parties contractantes se soumettent à toute décision prise selon les dispositions du paragraphe 2 du présent article.

Article 20. Applicabilité aux vols charter

1. Les dispositions exposées dans les articles 3.1, 5, 6, 7, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 18 et 19 du présent Accord sont également applicables aux vols autres que réguliers exploités par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante vers le territoire de l'autre Partie contractante et à partir de ce dernier, ainsi qu'à l'exploitant assurant ces vols.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article n'affectent pas l'application de la législation et des réglementations nationales régissant le droit des transporteurs d'exploiter des vols non réguliers ou d'autres parties impliquées dans l'organisation de ces opérations.

Article 21. Amendements

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, à moins que 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 aux dispositions législatives, et entre en vigueur le premier du deuxième mois qui suit celui au cours duquel les Parties contractantes s'informent réciproquement par la voie diplomatique que les formalités voulues ont été accomplies.

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

Article 22. Conventions multilatérales

Si une convention générale multilatérale relative au transport aérien entre en vigueur en ce qui concerne les deux Parties contractantes, les dispositions de ladite Convention l'emportent. Des consultations peuvent être organisées, conformément à l'article 18 du présent Accord, en vue de déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est affecté par les dispositions de ladite convention multilatérale.

Article 23. 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 24. Enregistrement avec l'OACI

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

Article 25. Titres

Les titres insérés dans le présent Accord au début de chaque article sont donnés aux fins de références et pour des raisons de commodité, ils ne définissent ni ne limitent la portée ou l'esprit du présent Accord.

Article 26. Entrée en vigueur

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

Fait à Helsinki le 10 février 2000, en deux originaux et en langue anglaise.

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

OLLI-PEKKA HEINONEN

Pour le Gouvernement de la Mongolie :

NYAMOSOR TUYA

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

1. Routes qui peuvent être exploitées par la ou les entreprises de transport aérien de Finlande, dans les deux directions :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points en Finlande	Points au-delà
Points en Finlande	Tout point désigné par la Finlande	Points en Mongolie	Tout point désigné par la Finlande

2. Routes qui peuvent être exploitées par la ou les entreprises de transport aérien de Mongolie, dans les deux directions :

Points d'origine	Points intermédiaires	Points en Finlande	Points au-delà
Points en Mongolie	Tout point désigné par la Mongolie	Points en Finlande	Tout point désigné par la Mongolie

3. L'entreprise de transport aérien désignée peut décider d'omettre un point ou des points sur les routes indiquées sur un quelconque ou sur tous les vols, à condition que tous les services commencent ou se terminent sur le territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

4. Les droits de trafic de cinquième liberté vers un point quelconque au-delà ou à partir dudit point peuvent être exercés uniquement dans le cas où un accord à cet effet est passé entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.