

**No. 37329**

---

**Finland  
and  
Russian Federation**

**Air Services Agreement between the Government of the Republic of Finland and the  
Government of the Russian Federation (with annex). Helsinki, 8 December 1993**

**Entry into force:** *21 May 1994, in accordance with article 20*

**Authentic texts:** *English, Finnish and Russian*

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

---

**Finlande  
et  
Fédération de Russie**

**Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République de  
Finlande et le Gouvernement de la Fédération de Russie (avec annexe). Helsinki,  
8 décembre 1993**

**Entrée en vigueur :** *21 mai 1994, conformément à l'article 20*

**Textes authentiques :** *anglais, finnois et russe*

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

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND AND THE GOVERNMENT OF THE RUSSIAN FEDERATION

The Government of the Republic of Finland and the Government of the Russian Federation, hereinafter referred to as Contracting Parties;

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;

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

Have agreed as follows:

*Article 1*

1. For the purposes of this Agreement the following terms mean:

a) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex and any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention to the extent that such Annex and amendment thereto are applicable to both Contracting Parties, and any amendment of the Convention adopted under Article 94 of the Convention ratified by the Republic of Finland and by the Russian Federation respectively;

b) "aeronautical authorities" means, in the case of the Republic of Finland, the Civil Aviation Administration, and in the case of the Russian Federation, the Ministry of Transport represented by the Department of Air Transport, or in both cases, any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the above-mentioned authorities;

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

d) "territory" in relation to a State means the land areas, territorial and internal waters and air space above them under the sovereignty of that State;

e) "air service", "international air service" "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention; and

f) "tariffs" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail.

2. The Annex to the present Agreement shall be considered to form an integral part of the Agreement.

*Article 2*

Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing international air services on the routes specified in the Annex to the present Agreement (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively).

*Article 3*

1. The airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy while operating an agreed service on a specified route the following rights:

- a) to fly across the territory of the other Contracting Party without landing;
- b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes at the points set out in the Annex to the present Agreement;
- c) to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex to the present Agreement for the purpose of taking on and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail.

2. Nothing in this Article 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 the other Contracting Party.

3. The flight routes of aircraft on the agreed services and the points for crossing national boundaries shall be established by each of the Contracting Parties within its territory.

4. Technical and commercial matters concerning the operation of aircraft and transportation of passengers, cargo and mail on the agreed services, ground technical service of aircraft, procedures of financial accounts and similar matters may be settled by agreement between the designated airlines concerned. Such agreement shall, to the extent necessary, be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

*Article 4*

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. However, each Contracting Party may designate only one airline to operate on any single route specified in the appropriate Part of the Annex to this Agreement.

2. On receipt of such designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article, without delay grant to each designated airline the appropriate operating authorization.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may, prior to granting the operating authorization, 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 by such authorities to the operation of international air services.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 3, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin to operate the agreed services for which it is designated, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement as well as a time-table for these services is in force.

#### *Article 5*

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3 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 these rights:

a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership or effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals, or

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

c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present 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 the laws or regulations, such rights 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 the request for consultations.

#### *Article 6*

1. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the arrival in or the 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 be applied to aircraft of the airline(s) designated by the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to arrival in, stay in or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as regulations relating to passports, customs, currency and sanitary measures shall be applied to passengers, crew, cargo or mail of aircraft of the airline designated by the other Contracting Party, while within the said territory.

*Article 7*

1. Each Contracting Party may establish fees and other charges for the use of airports, including their installations, technical and other facilities and services, as well as charges for the use of air navigation facilities, communication facilities and other services.

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

*Article 8*

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 purpose shall, except in respect of security measures against acts of violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

*Article 9*

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have fair and equal opportunity to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

2. In operating the agreed services the designated airline(s) of one 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 be closely related to the requirements of the public for transportation on the specified routes, and each designated airline shall have as its primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between their respective territories.

4. The air services provided by a designated airline under the present Agreement shall furthermore be operated in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- a) the requirements of traffic between the countries of origin and destination;
- b) the requirements of traffic of the area through which the agreed services pass; and
- c) the requirements of through airline operations.

*Article 10*

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteris-

tics of service and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed between the designated airlines concerned in respect of each of the specified routes, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of that route. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. In special cases this period may be reduced subject to the agreement of the said authorities.

3. If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs or if for some other reason a tariff cannot be agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.

4. If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph 2 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 3, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 16 of the present Agreement.

5. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

6. The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

#### *Article 11*

1. Aircraft operated on the agreed 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 the aircraft shall be exempted from all customs duties, 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.

2. There shall also be exempted from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the services performed:

a) aircraft stores taken on board in the territory of one Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board an aircraft operated on the agreed services by the designated airline of the other Contracting Party;

b) spare parts introduced into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in operation on agreed services by a designated airline of the other Contracting Party;

c) fuel and lubricants intended for use in the operation of the agreed services by aircraft of a designated airline of one Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the route performed within the territory of the other Contracting Party in which they are taken on board.

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

4. Regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts normally retained on board the 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. Necessary airline documents, such as air tickets and air waybills, intended for the use of a designated airline of one Contracting Party and introduced into the territory of the other Contracting Party, shall be exempted from customs duties and similar charges in the latter territory.

*Article 12*

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by such airline in connection with the operation of the agreed services.

2. Whenever the procedure for such transfers is governed by a special agreement between the Contracting Parties, such agreement shall apply. In the absence of such agreement or relevant provisions therein, the transfer shall be effected in hard convertible currency at the official exchange rate in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Parties.

*Article 13*

1. The designated airline(s) of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

2. The designated airline(s) of each Contracting Party shall have the right to sell in accordance with national laws and regulations of the other Contracting Party transportation on their own transportation documents in their offices in the territory of the other Contracting Party and appoint duly authorized agents.

*Article 14*

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 the present 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 Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14

September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the 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 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*

From time to time there shall be consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

#### *Article 16*

Any dispute relating to the interpretation or application of the present Agreement shall be settled by direct negotiations between the aeronautical authorities of both Contracting Parties. If the said aeronautical authorities fail to reach an agreement the dispute shall be settled through diplomatic channels.



*Article 17*

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provisions of the present 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 enter into force thirty (30) days after the date it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes. Modifications relating only to the Annex may be made by direct agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

*Article 18*

The present Agreement and any subsequent amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

*Article 19*

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party through diplomatic channels of its decision to terminate the present Agreement. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party.

*Article 20*

1. The present Agreement shall enter into force thirty (30) days after both Contracting Parties have notified each other through diplomatic channels that the procedure necessary for the entry into force of the Agreement have been completed.

2. From the day the present Agreement enters into force the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Finland and the Government of the Union of the Soviet Socialist Republics, signed on 5 May 1972, terminates in respect of relations between the Republic of Finland and the Russian Federation.

Done at Helsinki on 8 December, 1993 in two original copies in the Finnish, Russian and English languages, all texts being authentic. For purposes of correct interpretation in case of unclarity between the texts the English language shall prevail.

For the Government of the Republic of Finland:

MIKKO TALVITIE

For the Government of the Russian Federation:

V. ZAMOTIN

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

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

- a) Moscow - Helsinki
- b) Saint Petersburg - Helsinki
- c) Saint Petersburg - Tampere
- d) Saint Petersburg and/or Murmansk - Rovaniemi
- e) Sochi (Adler) - Helsinki
- f) Petrozavodsk - Joensuu and/or Helsinki
- g) Points in the Russian Federation - Helsinki
- h) Points in the Russian Federation Helsinki and/or another point in Finland points in Europe, Central and Northern America and beyond to third countries
- i) Helsinki - Moscow - Tokyo.
- j) Helsinki - Moscow - Beijing

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

- a) Helsinki - Moscow
- b) Helsinki - Saint Petersburg
- c) Tampere - Saint Petersburg
- d) Helsinki and/or Rovaniemi - Murmansk
- e) Helsinki and/or Joensuu - Petrozavodsk
- f) Points in Finland - Moscow
- g) Points in Finland - Moscow and/or another point in the Russian Federation -points in Europe, the Middle and Near East, South Asia and South-East Asia and beyond to third countries
- h) Helsinki - Moscow - Tokyo
- i) Helsinki - Moscow - Beijing

3. The following unspecified points in Parts 1 and 2 above are subject to agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties:

In Part 1 h): another point in Finland and points beyond in third countries.

In Part 2 g): another point in the Russian Federation and points beyond in third countries.

Other unspecified points in Parts 1 and 2 above may be freely selected by the Contracting Party concerned.

4. The routes referred to in Part 1 i) and j) as well as in Part 2 h) and i) may be operated only in accordance with separate agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

5. The right of the designated airline(s) of one Contracting Party to carry passengers, cargo and mail between points in the territory of the other Contracting Party and points in the territory of third Parties shall be subject to a separate agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

6. The capacity to be provided by the designated airlines shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

7. The designated airline(s) of the Russian Federation may on any or all flights omit calling at any points on the routes referred to in Part 1 h) above and serve the points in any order, provided that the agreed services on these routes begin in the Russian Federation.

The designated airline(s) of the Republic of Finland may on any or all flights omit calling at any points on the routes referred to in Part 2 g) above and serve the points in any order, provided that the agreed services on these routes begin in the Republic of Finland.

[ FINNISH TEXT — TEXTE FINLANDAIS ]

**Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän  
fедераation hallituksen välinen**

**LENTOLIIKENNESOPIMUS**

Suomen tasavallan hallitus ja Venäjän federaation hallitus, jäljempänä "sopimuspuolet", jotka

ovat Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avatun kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen osapuolia,

haluavat tehdä mainitun yleissopimuksen mukaisen sopimuksen alueittensa välisestä ja niiden kautta edelleen tapahtuvasta lentoliikenteestä,

ovat sopineet seuraavasta:

**I artikla**

1. Tässä sopimuksessa alla mainituilla termeillä on seuraava merkitys:

a) "yleissopimus" tarkoittaa Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan lukien kaikki tämän yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteet ja niiden muutokset siinä laajuudessa kuin nämä liitteet ja muutokset ovat sovellettavissa kumpaankin sopimuspuoleen, ja kaikki sen 94 artiklan mukaisesti yleissopimukseen tehdyt muutokset, jotka Suomen tasavalta ja vastavasti Venäjän federaatio ovat ratifioineet;

b) "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Suomen tasavallan osalta Ilmailulaitosta sekä Venäjän federaation osalta liikenneministeriötä (Ministry of Transport), jota edustaa ilmaliikenneosasto (Department of Air Transport), tai molempien osalta muuta sellaista henkilöä tai elintä, joka on valtuutettu suorittamaan yllä mainittujen viranomaisten nykyisin hoitamia tehtäviä;

c) "nimetty lentoyhtiö" tarkoittaa lentoyhtiötä, joka on nimetty ja jolle on myönnetty liikennelupa tämän sopimuksen 4 artiklan mukaisesti;

d) "alue" tarkoittaa valtion ollessa kysymyksessä asianomaisen valtion täysivaltaisuuden alaisia maa-alueita, aluevesiä, sisävesiä sekä niiden yläpuolella olevaa ilmatilaa;

e) termeillä "lentoliikenne", "kansainvälinen lentoliikenne", "lentoyhtiö" ja "laskeutuminen ilman kaupallista tarkoitusta" on yleissopimuksen 96 artiklassa niille annettu merkitys;

f) "tariffit" tarkoittaa matkustajien, matkatavarojen ja rahdin kuljetuksesta maksettavia hintoja sekä niitä ehtoja, joilla näitä hintoja sovelletaan, mukaan lukien välitys- ja muiden avustavien palveluiden hinnat ja ehdot, mutta pois sulkien postinkuljetuksen maksut ja ehdot.

2. Tämän sopimuksen liite on erottamaton osa tätä sopimusta.

#### 2 artikla

Sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle tässä sopimuksessa määritellyt oikeudet kansainvälisen lentoliikenteen aloittamiseksi tämän sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä (jäljempänä tätä liikennettä ja näitä reittejä kutsutaan "sovituksi liikenteeksi" ja vastaavasti "määrätyiksi reiteiksi").

#### 3 artikla

1. Kummankin sopimuspuolen nimeämällä yhdellä tai useammalla lentoyhtiöllä on harjoitettavaan sovittua liikennettä määrättyillä reitillä seuraavat oikeudet:

a) lentää laskeutumatta toisen sopimuspuolen alueen yli;

b) laskeutua ilman kaupallista tarkoitusta toisen sopimuspuolen alueelle tämän sopimuksen liitteessä mainituilla paikkakunnilla;

c) laskeutua toisen sopimuspuolen alueelle tämän sopimuksen liitteessä kyseiselle reitille määrättyillä paikkakunnilla ottaakseen ja/tai jättääkseen kansainvälisessä liikenteessä matkustajia, rahtia ja postia.

2. Tämän artiklan määräysten ei ole katsottava oikeuttavan sopimuspuolen nimettyä lentoyhtiötä ottamaan toisen sopimuspuolen alueella matkustajia, rahtia tai postia kuljettavaksi korvausta tai maksua vastaan toiseen

paikkaan tämän toisen sopimuspuolen alueella.

3. Kummankin sopimuspuolen tulee omalla alueellaan vahvistaa ilma-alusten lentoreitit ja rajanylityspaikat sovitulle liikenteelle.

4. Ilma-alusten käyttöä sekä matkustajien, rahdin ja postin kuljetusta sovitussa liikenteessä, ilma-alusten teknistä huoltoa maassa, tilityksiin liittyviä menettelytapoja ja sen kaltaisia asioita koskevat tekniset ja kaupalliset kysymykset voidaan hoitaa asianomaisten nimettyjen lentoyhtiöiden välisellä sopimuksella. Tällainen sopimus on tarpeellisessa laajuudessa alistettava sopimuspuolten ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi.

#### 4 artikla

1. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus nimetä toiselle sopimuspuolelle tehdyllä kirjallisella ilmoituksella yksi tai useampia lentoyhtiöitä harjoittamaan sovittua liikennettä määrätyillä reiteillä. Kumpikin sopimuspuoli voi kuitenkin nimetä vain yhden lentoyhtiön harjoittamaan liikennettä kullakin tämän sopimuksen liitteen asianomaisessa osassa määritellyllä yksittäisellä reitillä.

2. Saadessaan tällaisen ilmoituksen toisen sopimuspuolen tulee, jollei tämän artiklan 3 ja 4 kappaleen määräyksistä muuta johdu, viipymättä myöntää kullekin nimetylle lentoyhtiölle asianomainen liikennelupa.

3. Sopimuspuolen ilmailuviranomaiset voivat ennen liikenneluvan myöntämistä vaatia toisen sopimuspuolen nimeämää lentoyhtiötä osoittamaan, että se pystyy täyttämään ne ehdot, jotka lait ja määräykset mainittujen viranomaisten normaalisti ja kohtuullisesti soveltamina asettavat kansainväliselle lentoliikenteelle.

4. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä tämän artiklan 2 kappaleessa mainittua liikennelupaa tai asettaa tarpeellisiksi katsomiaan, tämän sopimuksen 3 artiklassa mainittujen, nimetyille lentoyhtiöille myönnettävien oikeuksien käyttöä koskevia ehtoja, aina milloin sopimuspuoli katsoo, ettei tämän lentoyhtiön pääasiallinen omistusoikeus ja tehokas valvonta kuulu lentoyhtiön nimenneelle sopimuspuolelle tai sen kansalaisille.

5. Kun lentoyhtiö on näin nimetty ja sille on myönnetty liikennelupa, se voi aloittaa sovitun

liikenteen johon se on nimetty, edellyttäen että tämän sopimuksen 10 artiklan määräysten mukaisesti vahvistettu tariffi samoin kuin liikennettä koskeva aikataulu ovat voimassa.

#### 5 artikla

1. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus peruuttaa liikennelupa tai toistaiseksi kieltää toisen sopimuspuolen nimeämää lentoyhtiötä käyttämästä hyväkseen tämän sopimuksen 3 artiklassa määriteltyjä oikeuksia tai asettaa näiden oikeuksien käytölle tarpeellisiksi katsomiaan ehtoja:

a) milloin se ei ole vakuuttunut siitä, että tämän lentoyhtiön pääasiallinen omistusoikeus tai tehokas valvonta kuuluvat lentoyhtiön nimenneelle sopimuspuolelle tai sen kansalaisille; tai

b) jos tämä lentoyhtiö on jättänyt noudattamatta oikeudet myöntäneen sopimuspuolen voimassa olevia lakeja tai määräyksiä; tai

c) jos lentoyhtiö muutoin ei liikennöi tässä sopimuksessa mainittujen ehtojen mukaisesti.

2. Ellei välitön tämän artiklan 1 kappaaleessa mainittu peruuttaminen, keskeyttäminen tai ehtojen asettaminen ole välttämätöntä lakien tai määräysten rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta älköön käytettävä ennen kuin toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten kanssa on neuvoteltu. Tällaiset neuvottelut tulee aloittaa viidentoista (15) päivän kuluessa siitä päivästä, jolloin neuvottelupyyntö on esitetty.

#### 6 artikla

1. Sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten tuloa sen alueelle, lähtöä sieltä tai sellaisten ilma-alusten lentoa mainitun alueen sisällä tulee soveltaa toisen sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön ilma-aluksiin.

2. Sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka koskevat matkustajien, miehistön, rahdin tai postin tuloa tämän sopimuspuolen alueelle, siellä oloa sekä sieltä lähtöä, kuten passi-, tulli-, valuutta- ja terveydenhoitomääräykset, tulee soveltaa toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön ilma-alusten kuljettamiin matkus-

tajiin, miehistöön, rahtiin tai postiin niiden ollessa mainitulla alueella.

7 artikla

1. Kumpikin sopimuspuoli saa määrätä korvauksia ja maksuja lentoasemien käytöstä, mukaan lukien niiden laitteet, tekniset ja muut järjestelmät sekä palvelut, samoin kuin maksuja lennonvarmistuslaitteiden, viestilaitteiden ja muiden palvelujen käytöstä.

2. Sopimuspuoli ei saa määrätä tai sallia määrättävän toisen sopimuspuolen nimeämälle yhdelle tai useammalle lentoyhtiölle suurempia käyttäjämaksuja kuin sen omille samanlaista kansainvälistä liikennettä harjoittaville lentoyhtiöille määrätty maksut.

8 artikla

Kummankin sopimuspuolen alueiden kautta välittömällä läpikulkumatkalla olevat matkustajat, matkatavarat ja rahti, jotka eivät poistu lentoaseman tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, alistetaan vain yksinkertaiseen tarkastukseen, lukuun ottamatta ilmarosvousta ja ilmailuun kohdistuvia väkivallantekoja vastaan suunnattuja turvatoimia. Välittömällä läpikulkumatkalla olevat matkatavarat ja rahti on vapautettava tullimaksuista ja muista niiden kaltaisista veroista.

9 artikla

1. Sopimuspuolten nimetyillä lentoyhtiöillä tulee olla kohtuullinen ja yhtäläinen tilaisuus harjoittaa sovittua liikennettä määrättyillä reiteillä alueittensa välillä.

2. Harjoittaessaan sovittua liikennettä sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön on otettava huomioon toisen sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön edut siten, ettei viimeksi mainitun liikennöimistä samoilla reiteillä tai niiden osilla tarpeettomasti vaikeuteta.

3. Sopimuspuolten nimeämien lentoyhtiöiden tarjoaman sovitun liikenteen tulee läheisesti vastata yleisön määrättyillä reiteillä tapahtuvalle kuljetukselle asettamia vaatimuksia ja kunkin nimetyn lentoyhtiön päätarkoituksena tulee olla sellaisen liikennekapasiteetin tarjoaminen kalustoa kohtuullisesti kuormittaen, joka täyttää nykyiset ja kohtuudella arvioitavissa olevat matkustajien, rahdin ja postin kuljetustarpeet sopimuspuolten alueiden välisessä liikenteessä.

4. Nimetyn lentoyhtiön tämän sopimuksen



mukaisesti harjoittamassa liikenteessä tulee lisäksi noudattaa yleisperiaatteita, joiden mukaan liikennekapasiteetti on suhteutettava:

- a) lähtömaan ja tulomaan väliseen liikennetarpeeseen;
- b) sen alueen liikennetarpeeseen, jonka kautta sovittu liikenne kulkee; ja
- c) lentoreitin kauttakulkuliikenteen tarpeeseen.

#### 10 artikla

1. Sovittua liikennettä koskevat tariffit on vahvistettava kohtuullisiksi ottamalla asianmukaisesti huomioon kaikki asiaan vaikuttavat tekijät, mukaan lukien liikennöimiskustannukset, kohtuullinen voitto, liikenteen erikoispiirteet ja muiden lentoyhtiöiden soveltamat tariffit millä tahansa määrätyn reitin osalla. Nämä tariffit on määrättävä tämän artiklan seuraavien määräysten mukaisesti.

2. Asianomaisten nimettyjen lentoyhtiöiden on, mikäli mahdollista, sovittava tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitetuista tariffeista kullekin määrätylle reitille neuvoteltuaan muiden samaa reittiä, joko kokonaan tai osittain, liikennöivien lentoyhtiöiden kanssa. Täten sovitut tariffit on alistettava sopimuspuolten ilmailuviranomaisten hyväksyttäviksi viimeistään kolmekymmentä (30) päivää ennen niiden suunniteltua käyttöönottoa. Erikoistapauksissa tätä määräaikaa voidaan lyhentää, edellyttäen että mainitut viranomaiset siitä sopivat.

3. Jos nimetyt lentoyhtiöt eivät pääse sopimukseen jostain tällaisesta tariffista tai jos tariffista ei jostain syystä voida sopia tämän artiklan 2 kappaleen määräysten mukaisesti, sopimuspuolten ilmailuviranomaisten tulee pyrkiä määräämään tariffi keskinäisellä sopimuksella.

4. Jos ilmailuviranomaiset eivät pääse sopimukseen heille tämän artiklan 2 kappaleen mukaisesti alistetun tariffin hyväksymisestä tai 3 kappaleen mukaisesti tapahtuvasta tariffin määräämisestä, erimielisyys on ratkaistava tämän sopimuksen 16 artiklan määräysten mukaisesti.

5. Tariffi ei saa tulla voimaan, jos jommankumman sopimuspuolen ilmailuviranomaiset eivät ole sitä hyväksyneet.

6. Tämän artiklan määräysten mukaisesti vahvistetut tariffit jäävät voimaan, kunnes uu-

det tariffit on vahvistettu tämän artiklan määräysten mukaisesti.

11 artikla

1. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön sovitua liikennettä harjoittavat ilma-alukset, samoin kuin niiden vakiovarusteet, varaosat, poltto- ja voiteluaineet, ilma-aluksessa olevat varastot (mukaan lukien ruoka, juomat ja tupakka) ovat vapaat kaikista tulleista, korvauksista ja muista sen kaltaisista maksuista saapuessaan toisen sopimuspuolen alueelle edellyttäen että varusteet, varaosat ja varastot jäävät ilma-alukseen siksi kunnes ne jälleen viedään maasta.

2. Samoista tulleista, korvauksista ja maksuista, lukuun ottamatta tehdyistä palveluksista kannettuja maksuja, ovat myös vapaat:

a) sopimuspuolen alueella, mainitun sopimuspuolen viranomaisten määräämissä rajoissa ilma-alukseen otetut varastot, jotka on tarkoitettu käytettäväksi sovitua liikennettä harjoittavassa toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksessa;

b) toisen sopimuspuolen nimetyn lentoyhtiön sovitussa liikenteessä käyttämien ilma-alusten huoltoa tai korjausta varten sopimuspuolen alueelle tuomat varaosat;

c) sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön sovitussa liikenteessä toimivan ilma-aluksen käyttöön tarkoitetut poltto- ja voiteluaineet, siinäkin tapauksessa, että osa niistä käytetään sillä reitillä osalla joka kulkee sen sopimuspuolen alueella, jossa ne on otettu ilma-alukseen.

3. Edellä olevassa 2 kappaleessa tarkoitettu tavara voidaan vaatia pidettäväksi tullivalvonnassa.

4. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksen vakiovarusteet, kuten myös ilma-aluksessa yleensä pidettävät tarvikkeet, varastot ja varaosat, saadaan purkaa toisen sopimuspuolen alueella ainoastaan tämän sopimuspuolen tulliviranomaisten antaessa siihen luvan. Tällöin ne voidaan asettaa mainittujen viranomaisten valvontaan siihen asti, kunnes ne jälleen viedään alueelta tai niiden osalta muutoin menetellään tullimääräysten mukaisesti.

5. Tarvittavat lentoyhtiön asiakirjat, kuten lentoliput ja lentorahtikirjat, jotka on tarkoitettu sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön käyttöön ja tuotu toisen sopimuspuolen alueelle on vapautettava tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista viimeksi mainitun sopimuspuolen alueella.

#### 12 artikla

1. Sopimuspuoli myöntää toisen sopimuspuolen nimeämälle yhdelle tai useammalle lentoyhtiölle oikeuden siirtää vapaasti ne tuloylijäämät, jotka tämä lentoyhtiö on ansainnut sovittua liikennettä harjoittaessaan.

2. Milloin siirtomenettelyä säätelee sopimuspuolten välinen erityinen sopimus, sovelletaan sopimusta. Mikäli kyseistä sopimusta ei ole tai sopimuksessa ei ole asiaankuuluvia määräyksiä, ylijäämän siirrot on suoritettava kovassa, vapaasti vaihdettavassa valuutassa viralliseen vaihtokurssiin sopimuspuolten valuutanvaihtomääräysten mukaisesti.

#### 13 artikla

1. Sopimuspuolen nimeämällä yhdellä tai useammalla lentoyhtiöllä on oikeus toisen sopimuspuolen maahan tuloa, maassa oloa ja työhönottoa koskevien lakien ja määräysten mukaisesti tuoda toisen sopimuspuolen alueelle ja pitää siellä lentoliikenteen harjoittamiseen tarvittavaa liikkeenjohdollista, teknistä, liikenne- ja muuta asiantuntijahenkilökuntaansa.

2. Sopimuspuolen nimeämällä yhdellä tai useammalla lentoyhtiöllä on oikeus toisen sopimuspuolen kansallisten lakien ja määräysten mukaisesti myydä kuljetuksia omilla kuljetusasiakirjoillaan omissa tiloissaan toisen sopimuspuolen alueella ja nimetä asianmukaisesti valtuutettuja asiamiehiä.

#### 14 artikla

1. Kansainvälisen oikeuden mukaisten oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa mukaisesti sopimuspuolet vahvistavat velvollisuutensa toisiaan kohtaan suojella siviili-ilmailun turvallisuutta laitonta puuttumista vastaan, mikä on olennainen osa tätä sopimusta. Rajoittamatta kansainvälisoikeudellisia yleisiä oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan sopimuspuolten on erityisesti toimittava Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitetun rikoksia ja eräitä muita tekoja

ilma-aluksissa koskevan yleissopimuksen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitetun ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemistä koskevan yleissopimuksen sekä Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitetun siviili-ilmailun turvallisuuden kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskevan yleissopimuksen määräysten mukaisesti.

2. Sopimuspuolten on pyydettäessä annettava toisilleen kaikki tarpeellinen apu siviili-ilma-aluksen laittoman haltuunoton ja tällaisten ilma-alusten turvallisuuteen, niiden matkustajiin ja miehistöön, lentoasemiin ja lennonvarmistuslaitteisiin kohdistuvien laittomien tekojen sekä siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvan muun uhan estämiseksi.

3. Sopimuspuolten on toimittava Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten ja teknisten vaatimusten mukaisesti, jotka on otettu yleissopimuksen liitteiksi, siinä laajuudessa kuin tällaiset turvamääräykset ja vaatimukset ovat sopimuspuoliin sovellettavissa; niiden tulee vaatia, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät sekä sellaiset käyttäjät, joiden harjoittaman liiketoiminnan pääpaikka tai vakinainen kotipaikka on sopimuspuolten alueella, toimivat näiden lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten mukaisesti.

4. Kumpikin sopimuspuoli suostuu siihen, että tällaisia ilma-alusten käyttäjiä voidaan vaatia noudattamaan edellä 3 kappaleessa tarkoitettuja lentoliikenteen turvaamista koskevia määräyksiä ja ehtoja, joita toinen sopimuspuoli vaatii noudatettavan ilma-aluksen saapuessa tämän toisen sopimuspuolen alueelle, lähtiessä sieltä tai ollessa siellä. Kummankin sopimuspuolen on taattava, että sen alueella tehokkaasti sovelletaan asianmukaisia toimenpiteitä ilma-alusten suojelemiseksi ja matkustajien, miehistön, käsimatkatavaroiden, matkatavaroiden, rahdin ja ilma-aluksen varastojen tarkastamiseksi ennen ilma-alukseen nousemista tai sen lastaamista sekä näiden tapahtumien aikana. Kummankin sopimuspuolen on myös harkittava myönteisesti toisen sopimuspuolen pyyntöä kohtuullisista erityisturvatoimista tiettyä uhkaa vastaan.

5. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laitton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajia ja miehistöä, lentoasemia tai lennonvarmistuslaitteita kohdetaan tapahtuu muu laitton teko, tai kun tällainen uhka on olemassa, sopimuspuolten on

avustettava toisiaan helpottamalla yhteyksiä ja muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on nopeasti ja turvallisesti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

15 artikla

Sopimuspuolten ilmailuviranomaisten kesken on aika ajoin käytävä neuvotteluja kiinteän yhteistyön varmistamiseksi kaikissa tämän sopimuksen täytäntöönpanoa koskevilla asioissa.

16 artikla

Kaikki erimielisyydet tämän sopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta on ratkaistava sopimuspuolten ilmailuviranomaisten välisillä suorilla neuvotteluilla. Jos mainitut ilmailuviranomaiset eivät saa aikaan sovintoa, erimielisyys on ratkaistava diplomaattiteitse.

17 artikla

Jos jompikumpi sopimuspuoli pitää toivotavana tämän sopimuksen jonkin määräyksen muuttamista, se voi pyytää neuvotteluja toisen sopimuspuolen kanssa. Tällaiset neuvottelut tulee aloittaa kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät sopimuspuolet sovi tämän määräajan pidentämisestä. Näissä neuvotteluissa sovitut muutokset tulevat voimaan kolmenkymmenen (30) päivän kuluttua siitä, kun ne on vahvistettu diplomaattiteitse noottien vaihdolla. Ainoastaan sopimuksen liitettä koskevat muutokset voidaan tehdä suoraan sopimuspuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella.

18 artikla

Tämä sopimus ja siihen myöhemmin tehtävät muutokset on rekisteröitävä Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä.

19 artikla

Sopimuspuoli voi milloin tahansa ilmoittaa toiselle sopimuspuolelle diplomaattiteitse päätäneensä irtisanoa tämän sopimuksen. Tällaisessa tapauksessa sopimus lakkaa olemasta voimassa kahdentoista (12) kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen sopimuspuoli on vastaanottanut mainitun ilmoituksen.

20 artikla

1. Tämä sopimus tulee voimaan kolmen-

kymmenen (30) päivän kuluttua siitä päivästä, kun sopimuspuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu.

2. Tämän sopimuksen voimaantulopäivästä lukien Suomen tasavallan hallituksen ja Sosialististen neuvostotasavaltojen liiton hallituksen välinen 5 päivänä toukokuuta 1972 allekirjoitettu lentoliikennesopimus lakkaa olemasta voimassa Suomen tasavallan ja Venäjän federaation välisissä suhteissa.

Tehty Helsingissä 8 päivänä joulukuuta 1993 kahtena alkuperäiskappaleena suomen, venäjän ja englannin kielellä, jokaisen tekstin ollessa todistusvoimainen. Mikäli teksteistä syntyy epäselvyyksiä, on englanninkielinen teksti määrävä oikean tulkinnan kannalta.

Suomen tasavallan  
hallituksen puolesta

*Mikko Talvitie*

Venäjän federaation  
hallituksen puolesta

*V. Zamotin*

LIITE

Suomen tasavallan hallituksen ja Venäjän  
federaation hallituksen väliseen

lentoliikennesopimukseen

1. Reitit joita Venäjän federaation nimeämä(t) lentoyhtiö(t) voi(vat) liikennöidä molempiin suuntiin:

- a) Moskova — Helsinki
- b) Pietari — Helsinki
- c) Pietari — Tampere
- d) Pietari ja/tai Murmansk — Rovaniemi

e) Sochi (Adler) — Helsinki

f) Petroskoi — Joensuu ja/tai Helsinki

g) Paikkakunnat Venäjän federaatiossa — Helsinki

h) Paikkakunnat Venäjän federaatiossa — Helsinki ja/tai muu paikkakunta Suomessa — paikkakunnat Euroopassa, Keski- ja Pohjois-Amerikassa ja edelleen kolmansiin maihin

i) Helsinki — Moskova — Tokio

j) Helsinki — Moskova — Peking

2. Reitit joita Suomen nimeämä(t) lentoyhtiö(t) voi(vat) liikennöidä molempiin suuntiin:

a) Helsinki — Moskova

b) Helsinki — Pietari

c) Tampere — Pietari

d) Helsinki ja/tai Rovaniemi — Murmansk

e) Helsinki ja/tai Joensuu — Petroskoi

f) Paikkakunnat Suomessa — Moskova

g) Paikkakunnat Suomessa — Moskova ja/tai muu paikkakunta Venäjän federaatiossa — paikkakunnat Euroopassa, Keski- ja Lähi-Idässä, Etelä-Aasiassa ja Kaakkois-Aasiassa ja edelleen kolmansiin maihin

h) Helsinki — Moskova — Tokio

i) Helsinki — Moskova — Peking

3. Seuraavat määrittelemättömät paikkakunnat osissa 1 ja 2 yllä edellyttävät sopimuspuolten ilmailuviranomaisten välistä sopimusta:

Osan 1 kohdassa h): muu paikkakunta Suomessa ja paikkakunnat edelleen kolmansissa maissa.

Osan 2 kohdassa g): muu paikkakunta Venäjän federaatiossa ja paikkakunnat edelleen kolmansissa maissa.

Muut määrittelemättömät paikkakunnat osissa 1 ja 2 voi asianomainen sopimuspuoli vapaasti valita.

4. Osan 1 kohdissa i) ja j) samoin kuin osan 2 kohdissa h) ja i) tarkoitettuja reittejä voidaan liikennöidä ainoastaan erillisen sopimuspuolten ilmailuviranomaisten välisen sopimuksen mukaisesti.

5. Sopimuspuolten nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön oikeudesta kuljettaa matkustajia, rahtia ja postia toisen sopimuspuolen alueella olevien paikkakuntien ja kolmansien osapuolten alueilla olevien paikkakuntien välillä on sovittava erikseen sopimuspuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella.

6. Nimettyjen lentoyhtiöiden tarjoamasta kapasiteetista on sovittava sopimuspuolten ilmailuviranomaisten välillä.

7. Venäjän federaation nimeämä yksi tai useampi lentoyhtiö voi jollakin tai kaikilla lennoillaan jättää laskeutumatta mille tahansa paikkakunnalle yllä osan 1 kohdassa h) tarkoitetuilla reiteillä ja liikennöidä paikkakunnille missä tahansa järjestyksessä, edellyttäen että sovittu liikenne näillä reiteillä alkaa Venäjän federaatiosta.

Suomen tasavallan nimeämä yksi tai useampi lentoyhtiö voi jollakin tai kaikilla lennoillaan jättää laskeutumatta mille tahansa paikkakunnalle yllä osan 2 kohdassa g) tarkoitetuilla reiteillä ja liikennöidä paikkakunnille missä tahansa järjestyksessä, edellyttäen että sovittu liikenne näillä reiteillä alkaa Suomen tasavalta.



[ RUSSIAN TEXT — TEXTE RUSSE ]

**СОГЛАШЕНИЕ**  
**между Правительством Финляндской Республики**  
**и Правительством Российской Федерации**  
**о воздушном сообщении**

Правительство Финляндской Республики и Правительство Российской Федерации, именуемые в дальнейшем Договаривающимися Сторонами,

являясь участниками Конвенции о международной гражданской авиации, открытой для подписания в Чикаго седьмого декабря 1944 года,

желая заключить Соглашение в соответствии с вышеупомянутой Конвенцией с целью установления воздушного сообщения между их соответствующими территориями и за их пределы, согласились о нижеследующем:

Статья 1

1. Для целей настоящего Соглашения нижеследующие термины означают:

а) "Конвенция" означает Конвенцию о международной гражданской авиации, открытую для подписания в Чикаго седьмого декабря 1944 года, и включает в себя любое Приложение к этой Конвенции и любую поправку к такому Приложению, принятые согласно статье 90 этой Конвенции, в той степени, в которой такое Приложение и поправка к нему применимы к обеим Договаривающимся Сторонам настоящего Соглашения, и любую поправку к Конвенции, принятую согласно статье 94 Конвенции, ратифицированную соответственно Финляндской Республикой и Российской Федерацией;

б) "авиационные власти" означает в отношении Финляндской Республики - Администрацию гражданской авиации и в отношении Российской Федерации - Министерство транспорта в лице Департамента воздушного транспорта или в обоих случаях любое лицо либо организацию, уполномоченные осуществлять функции, выполняемые в настоящее время вышеупомянутыми властями;

с) "назначенное авиапредприятие" означает любое авиапредприятие, которое было назначено и которому было выдано разрешение в соответствии со статьей 4 настоящего Соглашения;

д) "территория" в отношении государства означает земные поверхности, территориальные и внутренние воды и воз-

душное пространство над ними, находящиеся под суверенитетом этого государства;

е) "воздушное сообщение", "международное воздушное сообщение", "авиапредприятие" и "остановка с некоммерческими целями" имеют значения, указанные в статье 96 Конвенции;

г) "тарифы" означает стоимость оплаты перевозки пассажиров, багажа и груза и условия применения этой оплаты, включая сумму оплаты агентских и иных дополнительных услуг, но исключая оплату или условия перевозки почты.

2. Приложение к настоящему Соглашению составляет его неотъемлемую часть.

## Статья 2

Каждая Договаривающаяся Сторона предоставляет другой Договаривающейся Стороне права, предусмотренные настоящим Соглашением, в целях установления международных воздушных линий по маршрутам, указанным в Приложении к настоящему Соглашению (именуются в дальнейшем соответственно "договорные линии" и "установленные маршруты").

## Статья 3

1. Авиапредприятие(я), назначенное каждой Договаривающейся Стороной, будет пользоваться при эксплуатации договорной линии по установленному маршруту следующими правами:

а) совершать пролет территории другой Договаривающейся Стороны без посадки;

б) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны с некоммерческими целями в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению;

в) совершать посадки на территории другой Договаривающейся Стороны в пунктах, указанных в Приложении к настоящему Соглашению, с целью погрузки и(или) выгрузки пассажиров, почты и груза международного следования.

2. Ничто в настоящей статье не будет рассматриваться как предоставление права назначенному авиапредприятию одной Договаривающейся Стороны брать на борт пассажиров, почту и груз для их перевозки между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны за вознаграждение или на условиях аренды.

3. Маршруты полетов воздушных судов по договорным линиям и пункты пролета государственных границ устанавливаются каждой Договаривающейся Стороной на своей территории.

4. Технические и коммерческие вопросы, касающиеся полетов воздушных судов и перевозок пассажиров, груза и почты на договорных линиях, технического обслуживания воздушных судов на земле, порядка финансовых расчетов, и аналогичные вопросы могут решаться по договоренности между назначенными авиапредприятиями. Такие договоренности при необходимости будут представляться на одобрение авиационных властей Договаривающихся Сторон.

#### Статья 4

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право назначить одно или более авиапредприятий с целью эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам, уведомив об этом письменно другую Договаривающуюся Сторону. Однако каждая Договаривающаяся Сторона может назначить только одно авиапредприятие для выполнения полетов на любом одном маршруте, установленном в соответствующей части Приложения к настоящему Соглашению.

2. По получении такого уведомления другая Договаривающаяся Сторона в соответствии с положениями пунктов 3 и 4 настоящей статьи незамедлительно предоставит каждому назначенному авиапредприятию соответствующее разрешение на полеты.

3. Авиационные власти одной Договаривающейся Стороны до выдачи разрешения на полеты могут потребовать от авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, доказательств того, что оно способно выполнять условия, предписанные законами и правилами, обычно и разумно применяемыми этими властями при эксплуатации международных воздушных линий.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право отказать в предоставлении разрешения на полеты, указанного в пункте 2 настоящей статьи, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при использовании назначенным авиапредприятием прав, указанных в статье 3 настоящего Соглашения, в любом случае, когда упомянутая Договаривающаяся Сторона не имеет доказательств того, что преимущественное владение и действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежат Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства.

5. Назначенное и получившее таким образом разрешение авиапредприятие может начать эксплуатацию договорных линий при условии, что тарифы, установленные в соответствии с положениями статьи 10 настоящего Соглашения, а также расписание полетов введены в действие.

## Статья 5

1. Каждая Договаривающаяся Сторона будет иметь право аннулировать разрешение на полеты или приостановить пользование указанными в статье 3 настоящего Соглашения правами, предоставленными назначенному авиапредприятию другой Договаривающейся Стороны, или потребовать выполнения таких условий, которые она сочтет необходимыми при пользовании этими правами:

а) в любом случае, если она не убеждена в том, что преимущественное владение или действительный контроль над этим авиапредприятием принадлежит Договаривающейся Стороне, назначившей это авиапредприятие, или гражданам ее государства, или

б) в случае, если это авиапредприятие не соблюдает законы и правила Договаривающейся Стороны, предоставляющей эти права, или

с) в случае, если авиапредприятие каким-либо иным образом не соблюдает условия, предписанные настоящим Соглашением.

2. Если указанное в пункте 1 настоящей статьи аннулирование, приостановление или требование выполнения условий не является необходимым для предупреждения дальнейших нарушений законов и правил, то право, о котором говорится в этом пункте, будет использоваться только после консультации между авиационными властями Договаривающихся Сторон. Такие консультации между авиационными властями должны состояться в течение пятнадцати (15) дней с даты запроса.

## Статья 6

1. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прилет или вылет с ее территории воздушных судов, совершающих международные полеты, или эксплуатацию и навигацию этих воздушных судов во время их пребывания в пределах упомянутой территории, будут применяться к воздушным судам авиапредприятия(ий), назначенного другой Договаривающейся Стороной.

2. Законы и правила одной Договаривающейся Стороны, регулирующие прибытие, пребывание и отправление с ее территории пассажиров, экипажей, груза и почты, и в частности формальности, относящиеся к паспортным, таможенным, валютным и санитарным правилам, будут применяться к пассажирам, экипажам, грузу и почте воздушных судов авиапредприятия, назначенного другой Договаривающейся Стороной, во время их пребывания в пределах указанной территории.

#### Статья 7

1. Каждая Договаривающаяся Сторона может устанавливать сборы и другие платежи за пользование каждым аэропортом, включая его сооружения, технические и другие средства и услуги, а также любые платежи за пользование аэронавигационными средствами, средствами связи и другими услугами.

2. Каждая Договаривающаяся Сторона не будет применять или допускать применение к назначенному авиапредприятию(ям) другой Договаривающейся Стороны платежей, превышающих те, которые применяются к собственным воздушным судам, занятым в подобном международном воздушном сообщении.

#### Статья 8

Пассажиры, багаж и груз, следующие прямым транзитом через территорию одной Договаривающейся Стороны и не покидающие района аэропорта, выделенного для этой цели, будут подвергаться лишь упрощенному контролю, за исключением случаев, касающихся мер безопасности против актов насилия и воздушного пиратства. Багаж и груз, следующие прямым транзитом, не будут облагаться таможенными сборами и другими подобными налогами.

#### Статья 9

1. Назначенным авиапредприятиям Договаривающихся Сторон будут предоставлены справедливые и равные условия эксплуатации договорных линий по установленным маршрутам между их соответствующими территориями.

2. При эксплуатации договорных линий назначенное авиапредприятие(я) одной Договаривающейся Стороны должно принимать во внимание интересы назначенного авиапредприя-

тия(ий) другой Договаривающейся Стороны, с тем чтобы не нанести необоснованного ущерба перевозкам последнего авиапредприятия(ий), которое эксплуатирует авиалинию по этому же маршруту или его части.

3. Договорные линии, обслуживаемые назначенными авиапредприятиями Договаривающихся Сторон, должны наиболее полно соответствовать общественным потребностям в перевозках по установленным маршрутам и каждое авиапредприятие должно иметь первоочередной задачей предоставление такой емкости, которая при разумном коэффициенте загрузки отвечала бы существующим и разумно предполагаемым потребностям в перевозках пассажиров, груза и почты между их соответствующими территориями.

4. Перевозки, осуществляемые назначенным авиапредприятием по настоящему Соглашению, должны соответствовать общему принципу, согласно которому емкость будет зависеть от:

- а) потребностей в перевозках между странами, в которых начинаются и оканчиваются перевозки;
- б) потребностей в перевозках того района, через который проходят договорные линии, и
- с) потребностей в транзитных перевозках.

## Статья 10

1. Тарифы на любой договорной линии должны устанавливаться на разумном уровне с учетом всех соответствующих факторов, включая эксплуатационные расходы, разумную прибыль, характеристики услуг и тарифы других авиапредприятий для любой части установленного маршрута. Эти тарифы должны быть установлены в соответствии с указанными ниже условиями настоящей статьи.

2. Тарифы, указанные в пункте 1 настоящей статьи, должны, по возможности, согласовываться по каждому из установленных маршрутов между заинтересованными назначенными авиапредприятиями после консультации с другими авиапредприятиями, эксплуатирующими весь маршрут или его часть. Согласованные таким образом тарифы подлежат утверждению авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон не позднее чем за тридцать (30) дней до предлагаемой даты их вступления в силу. В особых случаях этот срок может быть сокращен по договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

3. Если назначенные авиапредприятия не смогут согласиться с любым из этих тарифов или по каким-либо другим причинам тариф не может быть согласован в соответствии с условиями пункта 2 настоящей статьи, авиационные власти До-

говаривающихся Сторон должны попытаться установить тариф по договоренности между собой.

4. Если авиационные власти не смогут достигнуть согласия по вопросу утверждения какого-либо тарифа, представленного им в соответствии с пунктом 2 настоящей статьи, или по установлению какого-либо тарифа в соответствии с пунктом 3 настоящей статьи, это разногласие должно быть урегулировано согласно условиям статьи 16 настоящего Соглашения.

5. Ни один тариф не должен войти в силу, если его не утвердят авиационные власти одной из Договаривающихся Сторон.

6. Тарифы, установленные в соответствии с положениями настоящей статьи, должны оставаться в силе до тех пор, пока не будут установлены новые тарифы в соответствии с условиями настоящей статьи.

#### Статья 11

1. Воздушные суда, эксплуатируемые на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, а также их табельное имущество, запасные части, запасы топлива и смазочные материалы, бортовые запасы (включая продукты питания, напитки и табачные изделия), находящиеся на борту таких воздушных судов, будут освобождаться от всех таможенных сборов, пошлин и других подобных сборов по прибытии на территорию другой Договаривающейся Стороны при условии, что эти запасные части, имущество, материалы и запасы остаются на борту воздушного судна до момента их обратного вывоза.

2. Также будут освобождаться от таких сборов и пошлин, за исключением сборов за предоставленное обслуживание:

а) бортовые запасы, взятые на территории одной Договаривающейся Стороны в пределах лимитов, установленных властями упомянутой Договаривающейся Стороны, и предназначенные для использования на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;

б) запасные части, введенные на территорию одной Договаривающейся Стороны для технического обслуживания или ремонта воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием другой Договаривающейся Стороны;

с) топливо и смазочные материалы, предназначенные для использования воздушным судном, эксплуатируемым на договор-

ных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, даже если эти запасы будут использоваться на участке маршрута в пределах территории другой Договаривающейся Стороны, где они взяты на борт.

3. Материалы, запасы и запасные части, указанные в пункте 2 настоящей статьи, по требованию могут быть поставлены под контроль или наблюдение таможенных властей.

4. Табельное бортовое имущество, материалы, запасы и запасные части, обычно находящиеся на борту воздушного судна, эксплуатируемого на договорных линиях назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны, могут быть выгружены на территории другой Договаривающейся Стороны только с согласия таможенных властей этой Договаривающейся Стороны. В этом случае они могут быть помещены под наблюдение упомянутых властей до того момента, пока они не будут вывезены обратно или не получат другого назначения в соответствии с таможенными правилами.

5. Необходимые документы авиапредприятия, такие, как авиабилеты и авианакладные, предназначенные для использования назначенным авиапредприятием одной Договаривающейся Стороны и ввезенные на территорию другой Договаривающейся Стороны, будут освобождаться от таможенных пошлин и других подобных платежей на территории последней Договаривающейся Стороны.

## Статья 12

1. Каждая Договаривающаяся Сторона предоставит назначенному авиапредприятию(ям) другой Договаривающейся Стороны право свободного перевода сумм превышения доходов над расходами, полученных этим авиапредприятием от эксплуатации договорных линий.

2. Всякий раз, когда такой перевод регулируется специальным соглашением между Договаривающимися Сторонами, то перевод должен производиться в соответствии с положениями этого соглашения. В случае отсутствия такого соглашения или соответствующих положений в этом соглашении перевод должен осуществляться в свободно конвертируемой валюте по официальному обменному курсу в соответствии с правилами валютного обмена, применяемыми Договаривающимися Сторонами.



Статья 13

1. Назначенному авиапредприятию(ям) одной Договаривающейся Стороны будет дано право в соответствии с законами и правилами другой Договаривающейся Стороны, регулирующими порядок въезда, пребывания и устройства на работу, доставки на территорию другой Договаривающейся Стороны и размещения там своего технического, управляющего персонала, а также других специалистов, которые необходимы для обеспечения воздушных перевозок и функционирования представительства.

2. Назначенное авиапредприятие(я) каждой Договаривающейся Стороны будет иметь право продажи перевозок в соответствии с национальными законами и правилами другой Договаривающейся Стороны на собственных перевозочных документах, продаваемых в своих представительствах на территории другой Договаривающейся Стороны, а также назначать уполномоченных агентов.

Статья 14

1. В соответствии со своими правами и обязательствами, вытекающими из международного права, Договаривающиеся Стороны подтверждают, что взятое ими по отношению друг к другу обязательство защищать безопасность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства составляет неотъемлемую часть настоящего Соглашения. Не ограничивая общую применимость своих прав и обязательств по международному праву, Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями Конвенции о преступлениях и некоторых других актах, совершаемых на борту воздушных судов, подписанной в Токио 14 сентября 1963 г., Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов, подписанной в Гааге 16 декабря 1970 г., Конвенции о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации, подписанной в Монреале 23 сентября 1971 г.

2. Договаривающиеся Стороны оказывают по просьбе всю необходимую помощь друг другу по предотвращению незаконного захвата гражданских воздушных судов и других незаконных актов, направленных против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажей, аэропортов и аэронавигационных средств, а также любой другой угрозы безопасности гражданской авиации.

3. Договаривающиеся Стороны действуют в соответствии с положениями по авиационной безопасности и техническими требованиями, устанавливаемыми Международной организацией гражданской авиации и предусмотренными Приложениями к Конвенции о международной гражданской авиации, в той степени, в которой такие положения и требования применимы к Договаривающимся Сторонам; они будут требовать, чтобы эксплуатанты воздушных судов их регистрации, и эксплуатанты воздушных судов, основное место деятельности или постоянное местопребывание которых находится на их территории действовали в соответствии с такими положениями и требованиями по авиационной безопасности.

4. Каждая Договаривающаяся Сторона соглашается с тем, что к таким эксплуатантам воздушных судов могут быть предъявлены требования соблюдения упомянутых в пункте 3 настоящей статьи положений и требований по авиационной безопасности, которые предусматриваются этой другой Договаривающейся Стороной для въезда, выезда и нахождения в пределах ее территории. Каждая Договаривающаяся Сторона будет обеспечивать применение надлежащих мер в пределах ее территории для защиты воздушных судов и проверки пассажиров, экипажа, ручной клади, багажа, груза и бортовых запасов до и во время посадки или погрузки. Каждая Договаривающаяся Сторона также благожелательно рассматривает любую просьбу другой Договаривающейся Стороны о принятии специальных мер безопасности в связи с конкретной угрозой.

5. Когда имеет место инцидент или угроза инцидента, связанного с незаконным захватом гражданских воздушных судов или с другими незаконными актами, направленными против безопасности таких воздушных судов, их пассажиров и экипажа, аэропортов или аэронавигационных средств, Договаривающиеся Стороны оказывают друг другу помощь посредством облегчения связи и принятия соответствующих мер в целях быстрого и безопасного пресечения такого инцидента или его угрозы.

#### Статья 15

Для обеспечения тесного сотрудничества по всем вопросам, относящимся к выполнению настоящего Соглашения, между авиационными властями Договаривающихся Сторон периодически могут проводиться консультации.

### Статья 16

Любой спор, возникающий в связи с толкованием или применением настоящего Соглашения будет разрешаться посредством прямых переговоров между авиационными властями обеих Договаривающихся Сторон. Если упомянутые власти не придут к соглашению, спор будет разрешаться по дипломатическим каналам.

### Статья 17

Если одна из Договаривающихся Сторон предложит изменить какие-либо условия настоящего Соглашения, она может просить проведения консультаций с другой Договаривающейся Стороной. Такие консультации должны начаться в течение шестидесяти (60) дней с даты запроса об их проведении, если только обе Договаривающиеся Стороны не договорятся о продлении этого периода. Любые поправки, согласованные во время таких консультаций вступят в силу через тридцать (30) дней с даты обмена нотами по дипломатическим каналам об их принятии. Поправки, касающиеся только Приложения, могут быть приняты по согласованию непосредственно между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

### Статья 18

Настоящее Соглашение и любые последующие поправки к нему будут зарегистрированы в Международной организации гражданской авиации.

### Статья 19

Каждая Договаривающаяся Сторона может в любое время уведомить по дипломатическим каналам другую Договаривающуюся Сторону о своем намерении прекратить действие настоящего Соглашения. В этом случае действие Соглашения прекращается через двенадцать (12) месяцев с даты получения такого уведомления другой Договаривающейся Стороной.

Статья 20

1. Настоящее Соглашение вступит в силу через тридцать (30) дней с даты последнего письменного уведомления по дипломатическим каналам о выполнении Договаривающимися Сторонами внутригосударственных процедур, необходимых для его вступления в силу.

2. Со дня вступления в силу настоящего Соглашения Соглашение между Правительством Финляндской Республики и Правительством Союза Советских Социалистических Республик о воздушном сообщении, подписанное 5 мая 1972 года, утрачивает свою силу в отношениях между Финляндской Республикой и Российской Федерацией.

Совершено в Хельсинки, 8 декабря 1993 года в двух подлинных экземплярах, каждый на финском, русском и английском языках, причем все тексты имеют одинаковую силу. В случае расхождения в толковании будет применяться текст на английском языке.

За Правительство  
Финляндской Республики

*Mikko Tahvanainen*

За Правительство  
Российской Федерации

*В.В. Володин*

**ПРИЛОЖЕНИЕ**

к Соглашению между Правительством Финляндской Республики  
и Правительством Российской Федерации  
о воздушном сообщении

1. Маршруты, которые могут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенным авиапредприятием(ями) Российской Федерации:

- a) Москва - Хельсинки
- b) Санкт-Петербург - Хельсинки
- c) Санкт-Петербург - Тампере
- d) Санкт-Петербург и/или Мурманск - Рованиemi
- e) Сочи (Адлер) - Хельсинки
- f) Петрозаводск - Иоэнсу и/или Хельсинки
- g) Пункты в Российской Федерации - Хельсинки
- h) Пункты в Российской Федерации - Хельсинки и/или другой пункт на территории Финляндии - пункты в Европе, Центральной и Северной Америке и далее в третьи страны
- i) Хельсинки - Москва - Токио
- j) Хельсинки - Москва - Пекин

2. Маршруты, которые могут эксплуатироваться в обоих направлениях назначенным авиапредприятием(ями) Финляндии:

- a) Хельсинки - Москва
- b) Хельсинки - Санкт-Петербург
- c) Тампере - Санкт-Петербург
- d) Хельсинки и/или Рованиemi - Мурманск
- e) Хельсинки и/или Иоэнсу - Петрозаводск
- f) Пункты в Финляндии - Москва
- g) Пункты в Финляндии - Москва и/или другой пункт на территории Российской Федерации - пункты в Европе, на Среднем и Ближнем Востоке, в Южной Азии и Юго-Восточной Азии и далее в третьи страны
- h) Хельсинки - Москва - Токио
- i) Хельсинки - Москва - Пекин

3. Следующие неоговоренные в Частях 1 и 2 настоящего Приложения пункты подлежат согласованию между авиационными властями Договаривающихся Сторон:

- в Части 1 (h): другой пункт на территории Финляндии и пункты за ее пределами в третьих странах;

- в Части 2 (g): другой пункт на территории Российской Федерации и пункты за ее пределами в третьих странах.

Другие пункты, не оговоренные в Частях 1 и 2 настоящего Приложения, могут быть свободно выбраны заинтересованной Договаривающейся Стороной.

4. Маршруты, указанные в пунктах i) и j) Части 1 и пунктах h) и i) Части 2 настоящего Приложения, могут эксплуатироваться только в соответствии с отдельным соглашением между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

5. Право назначенного авиапредприятия(ий) одной Договаривающейся Стороны осуществлять перевозки пассажиров, груза и почты между пунктами на территории другой Договаривающейся Стороны и пунктами в третьих странах будет являться предметом специальной договоренности между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

6. Емкости, предоставляемые назначенными авиапредприятиями, должны согласовываться между авиационными властями Договаривающихся Сторон.

7. Назначенное авиапредприятие(я) Российской Федерации может при выполнении любых или всех полетов опускать посадки в любых пунктах на маршрутах, указанных в пункте h) Части 1 настоящего Приложения, и заменять пункты в любом порядке при условии, что договорные линии на этих маршрутах начинаются на территории Российской Федерации.

Назначенное авиапредприятие(я) Финляндской Республики может при выполнении любых или всех полетов опускать посадки в любых пунктах на маршрутах, указанных в пункте g) Части 2 настоящего Приложения, и заменять пункты в любом порядке при условии, что договорные линии на этих маршрутах начинаются на территории Финляндской Республики.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

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

Le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement de la Fédération de Russie (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 conforme à ladite Convention en vue 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*

I. Aux fins du présent Accord, les termes et expressions ci-après s'entendent comme suit :

a) l'expression "la Convention" désigne la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute Annexe à ladite Convention et tout amendement adoptés aux termes de l'Article 90 de la Convention, dans la mesure où l'Annexe ou l'amendement en question sont applicables aux deux Parties contractantes, ainsi que tout amendement à la Convention adopté au titre de l'Article 94 de la Convention, ratifié par la République de Finlande et par la Fédération de Russie respectivement;

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 Fédération de Russie, le Ministère des transports représenté par le Département du transport aérien, ou dans les deux cas, toute personne ou organisation autorisée à remplir les fonctions actuellement exercées par les autorités mentionnées ci-dessus;

c) l'expression "entreprise de transport aérien désignée" s'applique à une compagnie aérienne qui a été désignée et habilitée conformément à l'article 4 du présent Accord;

d) le terme "territoire", appliqué à un État, désigne les zones terrestres et les eaux territoriales et intérieures ainsi que l'espace aérien placés sous la souveraineté de l'État en question;

e) les expressions "services aériens", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale à des fins non commerciales" ont le sens que leur donne l'Article 96 de la Convention; et

f) le terme "tarifs" s'entend des prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de fret, ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix sont appliqués, y compris les prix et conditions pour l'agence et les autres services auxiliaires mais à l'exclusion des rémunérations ou des conditions spéciales pour le transport du courrier.

2. L'Annexe au présent Accord est considérée comme formant partie intégrale de l'Accord.

#### *Article 2*

Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits spécifiés dans le présent Accord afin d'établir des services aériens internationaux sur les routes indiquées à l'Annexe au présent Accord (ci-après désignés sous le nom "services convenus" et "routes indiquées" respectivement).

#### *Article 3*

1. La ou les entreprise(s) de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante jouissent, lorsqu'elles exploitent un service convenu sur une route indiquée, des droits suivants :

- a) survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y atterrir;
- b) faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante à des fins non commerciales en des points désignés à l'Annexe au présent Accord;
- c) faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante en des points spécifiés pour cette route dans l'Annexe au présent Accord afin d'embarquer et débarquer en trafic international des passagers, du fret et du courrier.

2. Aucune disposition du présent article n'est réputée conférer à une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante le droit d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie contractante des passagers, du fret et du courrier contre rémunération ou dans le cadre d'un contrat de louage à destination d'un autre point situé sur le territoire de cette autre Partie.

3. Les routes que suivent les aéronefs sur les services convenus et les points où ils franchissent les frontières nationales sont fixés par chacune des Parties contractantes sur son territoire.

4. Les questions techniques et commerciales relatives aux opérations de transport de passagers, de fret et de courrier dans le cadre des services convenus, des services techniques au sol pour l'aéronef, les procédures comptables et autres questions similaires peuvent être résolues d'un commun accord entre les entreprises de transport aérien désignées concernées. Cet accord est, dans la mesure nécessaire, soumis pour approbation aux autorités aéronautiques des Parties contractantes.

#### *Article 4*

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 indiquées. Toutefois, chaque Partie contractante ne peut désigner qu'une seule entreprise pour exploiter une route unique indiquée dans la partie appropriée de l'Annexe au présent Accord.



2. Dès réception de cette désignation, l'autre Partie contractante, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorde sans délai à chaque entreprise de transport aérien désignée l'autorisation d'exploitation adéquate.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent, avant d'accorder l'autorisation d'exploitation, exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante qu'elle apporte la preuve qu'elle répond parfaitement aux conditions prescrites aux termes de la législation et de la réglementation normalement et raisonnablement appliquées par les autorités compétentes à l'exploitation de services aériens internationaux.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation mentionnée au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qu'elle estime nécessaires à leur exercice par l'entreprise désignée des droits spécifiés à l'article 3 dans tous les cas où ladite Partie contractante n'est pas certaine qu'une partie importante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de ses ressortissants.

5. Dès que l'entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à assurer les services convenus pour lesquels elle a été désignée, à condition qu'un tarif fixé conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord, ainsi qu'un horaire de ces services soient déjà en vigueur.

#### *Article 5*

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés dans l'article 3 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou d'imposer les conditions qu'elle estime nécessaires pour l'exercice de ces droits :

a) dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une partie importante de la propriété ou le contrôle effectif de l'entreprise de transport aérien est entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie; ou

b) dans les 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 de conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

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

#### *Article 6*

1. La législation et la réglementation d'une Partie contractante relatives à l'admission sur son territoire ou au départ de ce dernier de l'aéronef assurant des services aériens inter-

nationaux 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. La législation et la réglementation d'une Partie contractante régissant l'entrée, le séjour ou le départ de son territoire des passagers, équipages, fret ou courrier, telles que les formalités concernant les passeports, les douanes, les devises et les mesures sanitaires s'appliquent aux passagers, équipages, fret et courrier transportés par l'aéronef de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante pendant leur séjour sur ledit territoire.

#### *Article 7*

1. Chaque Partie contractante peut imposer des horaires et autres faits pour l'utilisation des aéroports, y compris leurs installations techniques et autres moyens et services, ainsi que des contributions pour l'utilisation des moyens de navigation aérienne, de communication et autres.

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

#### *Article 8*

Les passagers, les bagages et le fret en transit direct à travers le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cet usage ne font l'objet, sauf en ce qui concerne le respect des mesures de sécurité contre des actes de violence ou de piraterie aérienne, que d'un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct sont exonérés de droits de douane et autres impôts similaires.

#### *Article 9*

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont des possibilités justes et égales d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2. Dans l'exploitation des services convenus, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) d'une Partie contractante doit prendre en compte les intérêts de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas porter indûment tort aux services aériens que cette dernière fournit sur la totalité ou une partie des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être étroitement liés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et chaque entreprise de transport aérien désignée doit viser essentiellement à assurer un coefficient de charge suffisant, une capacité adéquate pour sat-

isfaire les besoins présents et raisonnablement prévisibles en ce qui concerne le transport des passagers, du fret et du courrier entre leurs territoires respectifs.

4. Les services aériens assurés par une entreprise de transport aérien aux termes du présent Accord sont en outre exploités conformément aux principes généraux que la capacité doit être liée :

- a) aux besoins du trafic entre les pays d'origine et de destination;
- b) aux exigences du trafic de la zone que traversent les services convenus; et
- c) aux nécessités de l'exploitation des vols long courrier.

#### *Article 10*

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 différentes caractéristiques du service, ainsi que les tarifs des 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 doivent si possible faire l'objet d'un accord entre les entreprises de transport aérien désignées pour chacune des routes indiquées, après consultation avec les autres entreprises de transport aérien exploitant toute ou une partie de la même route. Les tarifs ainsi convenus sont soumis pour approbation aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes trente (30) jours au moins avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ladite période peut être réduite sous réserve de l'agrément desdites autorités.

3. Si les entreprises désignées ne peuvent se mettre d'accord sur l'un ou l'autre de ces tarifs, ou si pour toute autre raison un tarif ne peut pas être accepté, conformément au paragraphe 2 du présent article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforcent de fixer le tarif d'un commun accord.

4. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur l'approbation d'un tarif quelconque qui leur est soumis aux termes du paragraphe 2 du présent article, ou sur la définition d'un tarif quelconque aux termes du paragraphe 3, le différend est résolu conformément aux dispositions de l'article 16 du présent Accord.

5. Aucun tarif n'entre en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne l'a pas approuvé.

6. Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés conformément aux dispositions du présent article.

#### *Article 11*

1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante, de même que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires,

les boissons et le tabac) se trouvant à l'intérieur desdits aéronefs, sont exonérés de tous droits de douane, honoraires et autres frais similaires à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante à condition que ledit équipement, les pièces détachées, les fournitures et les approvisionnements restent dans l'aéronef jusqu'au moment où ils sont réexportés.

2. Sont également exonérés des mêmes honoraires, droits et redevances, à l'exception de ceux correspondant à des services rendus :

a) Les provisions de bord embarquées 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 exploités en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

b) les pièces de rechange introduites sur le territoire d'une Partie contractante pour l'entretien ou la réparation d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

c) les carburants et lubrifiants devant servir à l'exploitation des services aériens convenus par l'aéronef d'une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante, même lorsque ces fournitures doivent être consommées sur la partie de la route située au-dessus du territoire de l'autre Partie contractante dans lequel ils ont été embarqués.

3. Il peut être exigé que les équipements et les approvisionnements mentionnés au paragraphe 2 ci-dessus 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 l'intérieur des aéronefs exploités par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'assentiment des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance de ces autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou utilisés de quelque autre façon, conformément aux règlements douaniers.

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

#### *Article 12*

1. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement l'excédent des recettes sur les dépenses accumulé par ladite entreprise dans le cadre de l'exploitation des services convenus.

2. Chaque fois que la procédure pour ce transfert est régie par un accord spécial entre les Parties contractantes, ledit accord s'applique. En l'absence d'un tel instrument ou des dispositions pertinentes, le transfert est effectué en devises fortes convertibles au taux de change officiel, conformément à la réglementation des changes des Parties contractantes.

*Article 13*

1. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante a le droit, conformément à la législation et à la réglementation liées à l'entrée, au séjour et à l'emploi, de faire venir et de maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante les gestionnaires, les techniciens, le personnel opérationnel et autres spécialistes nécessaires à la fourniture des services aériens.

2. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante a le droit de vendre, conformément à la législation et à la réglementation nationales de l'autre Partie contractante, des titres de transport émis sur ses propres documents et dans ses bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante et d'affecter à cette fin des agents dûment autorisés.

*Article 14*

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 l'une de l'autre 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.

2. Les Parties contractantes se prêtent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et 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 la mesure 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 la sécurité aérienne.

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

Chaque Partie contractante examine également avec bienveillance toute demande présentée par l'autre Partie contractante pour que des mesures spéciales de sécurité soient prises pour faire face à une menace particulière.

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

*Article 15*

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre pour assurer une étroite collaboration dans tous les domaines affectant l'exécution du présent Accord.

*Article 16*

Tout différend lié à l'interprétation ou à l'application du présent Accord est réglé par des négociations directes entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes. Si lesdites autorités aéronautiques ne réussissent pas à se mettre d'accord, le différend est réglé par la voie diplomatique.

*Article 17*

Si l'une des Parties contractantes considère souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations à l'autre Partie contractante. Ces consultations commencent dans un délai de soixante (60) jours qui court à partir de la date de la demande, à moins que les deux Parties contractantes conviennent d'une prolongation de ce délai. Toute modification adoptée au cours de ces négociations entre en vigueur trente (30) jours à partir de la date à laquelle elle a été confirmée par un échange de notes diplomatiques. Les modifications liées uniquement à l'Annexe peuvent être effectuées par accord direct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

*Article 18*

Le présent Accord et tout amendement ultérieur sont enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

*Article 19*

Chaque Partie contractante peut à tout moment informer l'autre Partie contractante par la voie diplomatique de sa décision de mettre fin au présent Accord, auquel cas ce dernier cesse d'être valide douze (12) mois après la date de réception de la notification envoyée par l'autre Partie contractante.

*Article 20*

1. Le présent Accord entre en vigueur trente (30) jours après que les deux Parties contractantes se notifié par la voie diplomatique que les formations nécessaires à l'entrée en vigueur de l'Accord sont terminées.

2. A partir du jour au cours duquel le présent Accord entre en vigueur, l'Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, signé le 5 mai 1972, cesse d'être valide en ce qui concerne les relations entre la République de Finlande et la Fédération de Russie.

Fait à Helsinki le 8 décembre 1993 en deux originaux en langues finnoise, russe et anglaise, tous les textes faisant également foi. Aux fins d'interprétation correcte, en cas d'incertitude entre les textes, le texte anglais Prévaut.

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

MIKKO TALVITIE

Pour le Gouvernement de la Fédération de Russie :

V. ZAMOTIN

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

1. Routes susceptibles d'être exploitées dans les deux sens par la ou les entreprise(s) de transport aérien désignée(s) de la Fédération de Russie :

- a) Moscou - Helsinki
- b) Saint Petersburg - Helsinki
- c) Saint Petersburg - Tampere
- d) Saint Petersburg et/ou Mourmansk - Rovaniemi
- e) Sochi (Adler) - Helsinki
- f) Petrozavodsk - Joensuu et/ou Helsinki
- g) Points en Fédération de Russie - Helsinki
- h) Points en Fédération de Russie - Helsinki et/ou un autre point en Finlande - points en Europe, en Amérique centrale et en Amérique du Nord et au-delà vers des pays tiers
- i) Helsinki - Moscou - Tokyo
- j) Helsinki - Moscou - Beijing

2. Routes susceptibles d'être exploitées dans les deux sens par la ou les entreprise(s) de transport aérien désignée(s) de la République de Finlande :

- a) Helsinki - Moscou
- b) Helsinki - Saint Petersburg
- c) Tampere - Saint Petersburg
- d) Helsinki et/ou Rovaniemi - Mourmansk
- e) Helsinki et/ou Joensuu - Petrozavodsk
- f) Points en Finlande - Moscou
- g) Points en Finlande - Moscou et/ou un autre point dans la Fédération de Russie - points en Europe, au Moyen et au Proche Orient, en Asie du Sud et en Asie du Sud-est et au-delà vers des pays tiers
- h) Helsinki - Moscou - Tokyo
- i) Helsinki - Moscou - Beijing

3. Les points non spécifiés suivants dans les Parties 1 et 2 ci-dessus doivent faire l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Dans la Partie 1 h) : autre point en Finlande et points au-delà dans des pays tiers.

Dans la Partie 2 g) : autre point en Fédération de Russie et points au-delà dans des pays tiers.

Les autres points non spécifiés dans les Parties 1 et 2 ci-dessus peuvent être librement choisis par la Partie contractante concernée.



4. Les routes mentionnées dans la Partie 1 i) et j) ainsi que dans la Partie 2 h) et i) ne peuvent être exploitées que dans le cadre d'un accord distinct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

5. Le droit d'une ou des entreprise(s) désignée(s) d'une Partie contractante de transporter des passagers, du fret et du courrier entre des points sur le territoire de l'autre Partie contractante et des points sur le territoire de pays tiers doit faire l'objet d'un accord distinct entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

6. La capacité devant être fournie par les entreprises de transport aérien désignées fera l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

7. L'entreprise ou les entreprises désignée(s) de la Fédération de Russie peut, sur un vol ou sur tous les vols, omettre de faire escale en des points quelconques sur les routes mentionnées dans la Partie 1 h) ci-dessus et desservir les points dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes commencent en Fédération de Russie.

L'entreprise ou les entreprises désignée(s) de la République de Finlande peut, sur un vol ou sur tous les vols, omettre de faire escale en des points quelconques des routes mentionnées dans la Partie 2 g) ci-dessus et desservir les points dans n'importe quel ordre, à condition que les services convenus sur ces routes commencent en République de Finlande.

