

No. 37614

**Finland
and
Ukraine**

Air Services Agreement between the Government of the Republic of Finland and the Government of Ukraine (with annex). Helsinki, 5 June 1995

Entry into force: *1 March 1996, in accordance with article 23*

Authentic texts: *Finnish, Ukrainian and English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Finland, 25 July 2001*

**Finlande
et
Ukraine**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement de l'Ukraine (avec annexe). Helsinki, 5 juin 1995

Entrée en vigueur : *1er mars 1996, conformément à l'article 23*

Textes authentiques : *finnois, ukrainien et anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Finlande, 25 juillet 2001*

[FINNISH TEXT — TEXTE FINNOIS]

SUOMEN TASAVALLAN
HALLITUKSEN
JA UKRAINAN HALLITUKSEN
VÄLINEN
LENTOLIIKENNESOPIMUS

Suomen tasavallan hallitus ja Ukrainan hallitus, jäljempänä "sopimuspuolet", jotka

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

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

ovat sopineet seuraavasta:

I artikla

Määritelmät

1. Ellei asiayhteys muuta edellytä, tässä sopimuksessa

a) termi "Chicagon yleissopimus" tarkoittaa Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaanlukien kaikki tämän yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteet ja niiden muutokset siinä laajuudessa kuin sellaiset liitteet ja niiden muutokset ovat sovellettavissa molempiin sopimuspuoliin ja kaikkia tämän yleissopimuksen artiklan 94 mukaisesti hyväksytyjä muutoksia siinä laajuudessa kuin Suomi ja Ukraina ovat ne ratifioineet;

b) termi "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Suomen osalta Ilmailulaitosta ja Ukrainan osalta Ukrainan liikenneministeriön ilmailuosastoa tai molempien osalta muuta sellaista henkilöä tai toimielintä, joka on valtuutettu suorittamaan yllämainittujen ilmailuviranomaisten nykyisin hoitamia tehtäviä;

c) termi "nimetty lentoyhtiö" tarkoittaa lentoyhtiötä, joka on nimetty ja jolle on myönnetty liikennelupa tämän sopimuksen 3 artiklan mukaisesti;

d) termeillä "alue", "lentoliikenne", "kansainvälinen lentoliikenne", "lentoyhtiö" ja "laskeutuminen ilman kaupallista tarkoitusta" on Chicagon yleissopimuksen 2 ja 96 artiklassa niille annettu merkitys;

e) termi "liite" tarkoittaa tämän sopimuksen liitettä tai tämän sopimuksen 19 artiklan 2 kappaleen määräysten mukaisesti muutettua liitettä;

f) termi "tariffi" tarkoittaa matkustajien, matkatavaroiden tai rahdin (postia lukuunottamatta) kuljetuksessa veloitettavia hintoja, mukaan lukien tällaiseen kuljetukseen kuuluvat tai sen yhteydessä tarjottavat merkittävät lisäedut, sekä henkilöiden kuljetusta varten myytävien lippujen myynnistä tai vastaavista liiketoimista rahtia kuljetettaessa maksettava myyntipalkkio. Termi kattaa myös ne ehdot, joiden mukaan kuljetushintaa sovelletaan tai myyntipalkkiota maksetaan;

g) termi "kapasiteetti" tarkoittaa

i) ilma-aluksen kohdalla kyseisen ilma-aluksen käytettävissä olevaa hyötykuormaa määrättyllä reitillä tai reitin osalla;

ii) sovitun liikenteen kohdalla ilma-aluksen kapasiteettia kyseissä liikenteessä, kerrottuna asianomaisen ilma-aluksen vuorotiheydellä määrättyinä ajanjaksona kysymyksessä olevalla reitillä tai sen osalla.

2. Liite on tämän sopimuksen erottamaton osa ja kaikki viittaukset tähän sopimukseen käsittävät myös liitteen, ellei toisin määrätä.

3. Tämän sopimuksen artikloilla on otsikot vain viittausten helpottamiseksi.

2 artikla

Liiikennoikeuksien myöntäminen

1. Sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle seuraavat viimeksi mainitun sopimuspuolen kansainvälistä lentoliikennettä koskevat oikeudet:

a) oikeuden lentää ilman välilaskua alueensa yli;

b) oikeuden laskeutua alueelleen ilman kaupallista tarkoitusta.

2. Sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle tässä sopimuksessa määritellyt oikeudet kansainvälisen lentoliikenteen harjoittami-

seen tämän sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä. Tällaista liikennettä ja näitä reittejä kutsutaan jäljempänä "sovituksi liikenteeksi" ja vastaavasti "määrätyiksi reiteiksi". Harjoittaessaan sovittua liikennettä määrättyillä reitillä, kummankin sopimuspuolen nimeämällä lentoyhtiöllä on oikeus, niiden oikeuksien lisäksi jotka on määritelty tämän artiklan 1 kappaleessa, laskeutua toisen sopimuspuolen alueelle tämän sopimuksen liitteessä asianomaista reittiä varten määrättyissä paikoissa ottaakseen ja/tai jättääkseen kansainvälisessä liikenteessä matkustajia, rahtia ja postia joko yhdessä tai erikseen.

3. Tämän artiklan 2 kappaleen määräysten ei ole katsottava oikeuttavan sopimuspuolen nimettyä lentoyhtiötä ottamaan toisen sopimuspuolen alueella matkustajia, rahtia ja postia kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan toiseen paikkaan tämän toisen sopimuspuolen alueella.

4. Kummankin sopimuspuolen tulee oman ilmatilansa osalta vahvistaa kansainvälisessä liikenteessä olevien ilma-alusten lentoreitit ja rajanylityspaikat.

3 artikla

Lentoyhtiöiden nimeäminen ja liikennelupa

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

2. Saadessaan tällaisen nimeämisen 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 Chicagon yleissopimuksen mukaisesti.

4. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus kieltäytyä myöntämästä tämän artiklan 2 kappaleessa tarkoitettua liikennelupaa tai asettaa tarpeelliseksi katsomiaan ehtoja nimetyn lentoyhtiön 2 artiklassa määriteltyjen oikeuksien käyttämiselle, mikäli sopimuspuoli ei ole vakuuttunut siitä, että lentoyhtiön pääasiallinen omistus ja tosiasiallinen hallinta kuuluvat 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 lentoyhtiö noudattaa tämän sopimuksen asianomaisia määräyksiä.

4 artikla

Liikenneluvan peruuttaminen tai sen käytön lykkääminen

1. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus peruuttaa liikennelupa tai toistaiseksi kieltää nimettyä lentoyhtiötä käyttämästä tämän sopimuksen 2 artiklassa määriteltyjä oikeuksia, tai asettaa näiden oikeuksien käytölle tarpeellisiksi katsomiaan ehtoja:

a) milloin se ei ole vakuuttunut siitä, että lentoyhtiön pääasiallinen omistusoikeus ja tosiasiallinen hallinta kuuluvat lentoyhtiön nimenneelle sopimuspuolelle tai sen kansalaisille; tai

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

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

2. Ellei välitön tämän artiklan 1 kappaleessa mainittu peruuttaminen, keskeyttäminen tai ehtojen asettaminen ole välttämätöntä lakien ja määräysten jatkuvan 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.

5 artikla

Lakien ja määräysten soveltaminen

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 nimeämään lentoyhtiöön tai lentoyhtiöihin.

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

3. Sopimuspuolten antamat tai hyväksymät ja edellen voimassaolevat lentokelpoisuustodistukset, pätevyystodistukset ja lupakirjat on toisen sopimuspuolen tunnustettava päteviksi edellyttäen, että ne vaatimukset, jotka näitä todistuksia, kelpuutuksia tai lupakirjoja myönnettäessä tai voimaan saatettaessa on asetettu, vastaavat tai ylittävät ne vähimmäisvaatimukset joita aika ajoin asetetaan tai voidaan asettaa yleissopimuksen perusteella.

6 artikla

Lentoasemien ja lennonvarmistuspalvelujen käytöstä suoritettavat maksut

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 lentoyhtiölle tai lentoyhtiöille suurempia käyttäjämaksuja kuin muille samanlaisista kansainvälistä liikennettä harjoittaville lentoyhtiöille.

7 artikla

Suora läpikulkuliikenne

Toisen sopimuspuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla olevat matkustajat, matkatavarat ja rahti, jotka eivät poistu lentoaseman tähän tarkoitukseen varatulta alueelta,

alistetaan vain yksinkertaiseen tarkastukseen. Välttömällä läpikulkumatalla olevat matkatavarat ja rahti on vapautettava tullimaksuista ja muista niiden kaltaisista maksuista.

8 artikla

Kapasiteetti

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

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

3. Sopimuspuolten nimeämien lentoyhtiöiden tarjoaman sovitun liikenteen tulee läheisesti vastata yleisön määrätyillä 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 liikennekapasiteetin on oltava suhteessa

a) lähtömaan ja lopullisten kohdemaiden väliseen liikennetarpeeseen;

b) lentoreitin kauttakulkuliikenteen tarpeeseen;

c) sen alueen liikennetarpeeseen, jonka kautta lentoyhtiö kulkee sen jälkeen kun on otettu huomioon paikallinen ja alueellinen liikennetarjonta.

9 artikla

Liikenneohjelmien hyväksyminen

1. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden on toimitettava liikenneohjelmansa (kesä- ja talviliikennekausiksi) toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi vähintään kolmekymmentä (30) päivää ennen liikenteen aloittamista. Ohjelman tulee

sisältää erityisesti aikataulut, lentovuorojen lukumäärä ja käytettävät lentokonetyypit. Ilmailuviranomaisten tulee ilmoittaa päätöksensä tällaisista liikenneohjelmista kahdenkymmenen (20) päivän kuluessa siitä päivästä jolloin asianomainen lentoyhtiö on toimittanut ohjelmansa hyväksyttäväksi.

2. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden on toimitettava liikenneohjelmansa jokainen muutos samoin kuin lupapyyntö lisälentojen suorittamisesta toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi. Ilmailuviranomaisten tulee käsitellä nopeasti tällaiset muutos- tai lisälentopyynnöt.

10 artikla

Tariffit

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 kulkin määrätyle reitille neuvoteltuaan muiden samaa reittiä joko kokonaan tai osittain liikennöivien lentoyhtiöiden kanssa. Täten sovitut tariffit on alistettava sopimuspuolten ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi viimeistään kolmekymmentä (30) päivää ennen niiden suunniteltua käyttöönottoa. Erikoistapauksissa tätä määräaika voidaan lyhentää, edellyttäen että mainitut viranomaiset siitä sopivat.

3. Jos tariffista ei päästä sopimukseen tämän artiklan 2 kappaleen mukaisesti tai jos jomankumman sopimuspuolen ilmailuviranomaiset eivät hyväksy jotain tariffia, molempien osapuolten ilmailuviranomaisten tulee pyrkiä sopimaan tariffista 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 tä-

män sopimuksen 18 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 uudet tariffit on vahvistettu tämän artiklan määräysten mukaisesti.

11 artikla

Vapautus tulleista, korvauksista ja muista sen kaltaisista maksuista

1. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön sovittoa 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, veroista, 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, lukuunottamatta tehdyistä palveluksista kannettuja maksuja, ovat myös vapaat:

a) sopimuspuolen alueella mainitun sopimuspuolen viranomaisten määräämissä rajoissa ilma-alukseen otetut varastot, jotka on tarkoitettu käytettäväksi sovittoa 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 tarkoitettut poltto- ja voiteluaineet siinäkin tapauksessa, että ne käytetään sillä matkakoosuudella joka kulkee sen sopimuspuolen alueella, jossa ne on otettu ilma-alukseen.

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

4. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön ilma-aluksen vakiovarusteet, kuten myös ilma-aluksessa yleensä pidettävät tarvikkeet, varas-

tot ja vara-osat, 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 aikataulut, 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

Varojen siirtäminen

1. Sopimuspuolten nimetyillä lentoyhtiöillä tulee olla oikeus myydä ilmakuljetuspalveluita omilla kuljetusasiakirjoillaan kummankin sopimuspuolen alueilla, joka suoraan tai asiamiehen välityksellä, missä tahansa valuutassa.

2. Sopimuspuolten nimetyillä lentoyhtiöillä tulee olla oikeus voimassa olevien valuutanvaihtoa koskevien säännösten puitteissa siirtää myyntialueella syntyneet tuloylijäämät. Ilmakuljetuspalvelujen ja niihin liittyvien tai niitä täydentävien, suoraan tai asiamiesten kautta annettujen palvelujen myynnistä saadut tuotot, samoin kuin tällaisista tuotoista ansaittu korko siltä ajalta kun ne on talletettu odottamaan siirtoa, on sisällytettävä tällaisiin nettosiirtoihin.

3. Nimettyjen lentoyhtiöiden tulee saada hyväksyminen tällaisille siirroille kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa siitä kun anomus paikallisen valuutan vaihtamisesta vapaasti vaihdettavaksi valuutaksi virallisen vaihtokursin mukaan on tehty.

13 artikla

Lentoyhtiöiden henkilökunta

Kummankin sopimuspuolen nimeämällä lentoyhtiöllä tai lentoyhtiöillä on oikeus ylläpitää toisen sopimuspuolen alueella, siellä voimassa olevien lakien ja määräysten rajoissa, asianomaisen nimetyn lentoyhtiön toiminnan kannalta tarpeellisia toimistoja sekä hallinnollista, kaupallista ja teknistä henkilökuntaa.

14 artikla

Lentoliikenteen turvaaminen

1. Kansainvälisen oikeuden mukaisien oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa mukaisesti sopimuspuolet vahvistavat velvollisuutensa toisiaan kohtaan suojella siviili-ilmailun turvallisuutta siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta, mikä on erottamaton 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-alusten 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 keskinäisissä suhteissaan toimittava kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön antamien lentoliikenteen turvaamista koskevien määräysten ja teknisten vaatimusten mukaisesti, jotka on otettu kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimuksen liitteiksi, siinä laajuudessa kuin tällaiset lentoliikenteen turvaamista koskevat määräykset 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 vaatimuksia, 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 toimepiteitä 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 kohtaan tapahtuu muu laitton teko, 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

Onnettomuustutkinta

1. Kumpikin sopimuspuoli sitoutuu avustamaan toisen sopimuspuolen ilma-alusta ja sen matkustajia ja miehistöä sen alueella tapahtuneen hätätilan tai onnettomuuden johdosta. Molempien sopimuspuolten tulee antaa toisilleen tällaista apua samalla tavalla ja samassa mitassa kuin se antaa sitä omille ilma-aluksilleen, niiden matkustajille ja miehistölle.

2. Milloin toisen osapuolen ilma-alukselle sattuu onnettomuus, se joutuu hätätilaan tai tekemään pakkolaskun, sille tapahtuu vahinko tai maahansyöksy, toisen osapuolen tulee:

a) toimia Chicagon yleissopimuksen 13 liitteen säännösten mukaisesti;

b) antaa sanotulle ilma-alukselle kaikkea mahdollista apua;

c) ryhtyä välittömiin toimenpiteisiin onnettomuuteen joutuneen miehistön ja matkustajien auttamiseksi;

d) ilmoittaa välittömästi toiselle osapuolelle onnettomuudesta;

e) suojella ilma-aluksessa olevaa postia, matkatavaroita ja rahtia;

f) suojella paikalle jäänyttä romua ja maahansyöksyneen ilma-aluksen jälkeensä jättämiä jälkiä sekä ilma-aluksessa olevia asiakirjoja ja kaikkea lentoon liittyvää asiaankuuluvaa aineistoa.

3. Sopimuspuolen, jonka alueella onnettomuus on tapahtunut, on ryhdyttävä asianmu-

isiin toimenpiteisiin onnettomuuden olosuhteen ja syiden selvittämiseksi, sekä sallittava isen sopimuspuolen edustajille vapaa pääsy ueelleen onnettomuuden tutkintaan osallistujista varten Chicagon yleissopimuksen liitteen numero 13 normien ja suositusten mukaisesti.

4. Suorittaessaan tutkimusta sopimuspuolen n ilmoitettava sen tuloksista toiselle sopimuspuolelle ja annettava pyydettäessä kopiot kai-ista onnettomuuteen liittyvistä asiakirjoista. Jäihin kopioidiin tulee sisältyä kaikki vaadittavat asiakirjat ja tiedot sen mukaan kuin tutkimuksen suorittavan sopimuspuolen sen alueella apahtuvia kansainvälisiä lentoja koskevat lait a säännökset määräävät.

16 artikla

Neuvottelut

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

17 artikla

Tiedot ja tilastot

Kummankin sopimuspuolen ilmailuviranomaisten tulee toimittaa toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisille näiden pyynnöstä sellaisia tietoja ja tilastoja nimeämänsä lentoyhtiön tai lentoyhtiöiden sovitussa liikenteessä toisen sopimuspuolen alueelle ja alueelta harjoittamasta liikenteestä, joita normaalisti laaditaan ja toimitetaan lentoyhtiön kansallisille ilmailuviranomaisille. Mahdollisista liikennetilastollisista lisätiedoista, joita sopimuspuolten ilmailuviranomaiset saattavat pyytää, voidaan vaadittaessa keskustella ja sopia sopimuspuolten ilmailuviranomaisten välillä.

18 artikla

Erimielisyyksien ratkaiseminen

Kaikki erimielisyydet tämän sopimuksen tulokinnasta tai soveltamisesta on ratkaistava sopimuspuolten ilmailuvi ranomaisten välisillä

suorilla neuvotteluilla. Jos mainitut ilmailuviranomaiset eivät saa aikaan sovintoa, erimieliisyys on ratkaistava diplomaattiteitse.

19 artikla

Muutokset

1. Jos jompikumpi sopimuspuoli pitää toivottavana tämän sopimuksen jonkin määräyksen muuttamista, se voi pyytää neuvotteluja toisen sopimuspuolen kanssa. Neuvottelut tulee aloittaa kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät sopimuspuolet sovi tämän määräajan pidentämisestä. Tällaisissa neuvotteluissa sovitut muutokset on kummankin sopimuspuolen hyväksyttävä omia lakiin perustuvia menettelytapojaan noudattaen ja ne astuvat voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä lukien, kun sopimuspuolet ovat ilmoittaneet toisilleen, että näitä menettelytapoja on noudatettu.

2. Kun on kyse ainoastaan liitteeseen tehtävistä muutoksista, niistä voidaan sopia, riippumatta siitä, mitä tämän artiklan 1 kappaleen määräyksissä sanotaan, sopimuspuolten ilmailuviranomaisten välillä ja ne tulevat voimaan kuten asiasta heidän välillään on sovittu.

20 artikla

Sopimuksen irtisanominen

1. Sopimuspuoli voi milloin tahansa ilmoittaa toiselle sopimuspuolelle päättäneensä irtisanoa tämän sopimuksen. Ilmoitus tästä on samanaikaisesti tehtävä kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle.

2. Tällaisessa tapauksessa sopimus lakkaa olemasta voimassa kahdentoista (12) kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen sopimuspuoli on vastaanottanut ilmoituksen. Ellei toinen sopimuspuoli ole tunnustanut vastaanottaneensa ilmoitusta, ilmoitus katsotaan vastaanotetuksi neljäntoista (14) päivän kuluttua siitä, kun kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on vastaanottanut ilmoituksen.

21 artikla

Monenkeskisten sopimusten soveltaminen

Mikäli molempia sopimuspuolia sitova monenkeskinen ilmailusopimus tulee voimaan, sen määräykset ovat ensisijaisia tähän sopimukseen

kahden. Tämän sopimuksen 16 artiklan mukaiset neuvottelut voidaan järjestää sen selvittämiseksi, missä määrin mainitun monenvälisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat tähän sopimukseen.

22 artikla

Rekisteröinti ICAO:ssa

Tämä sopimus ja kaikki siihen tehtävät muutokset on rekisteröitävä kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä.

23 artikla

Sopimuksen voimaantulo

Tämä sopimus tulee voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä siitä kun sopimuspuolet ovat diplomaattiteitse ilmoittaneet toisilleen, että sopimuksen voimaantulon edellyttämät toimenpiteet on suoritettu.

Tehty kahtena kappaleena Helsingissä 5. päivänä kesäkuuta 1995 suomen, ukrainan ja englannin kielellä kaikkien tekstien ollessa todistusvoimaisia. Mikäli tekstien välillä esiintyy epäselvyyksiä, englanninkielinen teksti ratkaisee.

Suomen tasavallan hallituksen puolesta

Tuula Linnainmaa

LIITE

Suomen tasavallan hallituksen ja
Ukrainan hallituksen väliseen
lentoliikennesopimukseen

1. Reitit, joita Ukrainan nimeämä(t) lentoyhtiö(t) voivat liikennöidä molempiin suuntiin:

Lähtöpaikat	Välillä olevat paikat	Paikat Suomessa	Paikat Suomesta edelleen
Kiev	Määriteltävät paikkakunnat	Helsinki	Mikä tahansa Ukrainan valitsema paikka tai paikat kolmansissa maissa

Nimetty lentoyhtiö voi määrätyillä reiteillä valintansa mukaan jättää pois jollakin tai kaikilla lennoilla minkä tahansa paikkakunnan tai paikkakunnat edellyttäen, että kaikki lennot alkavat Ukrainasta tai päättyvät Ukrainaan.

2. Reitit, joita Suomen nimeämä(t) lentoyhtiö(t) voivat liikennöidä molempiin suuntiin:

Lähtöpaikat	Välillä olevat paikat	Paikat Ukrainassa	Paikat Suomesta edelleen
Helsinki	Määriteltävät paikkakunnat	Kiev	Mikä tahansa Suomen valitsema paikka tai paikat kolmansissa maissa

Nimetty lentoyhtiö voi määrätyillä reiteillä valintansa mukaan jättää pois jollakin tai kaikilla lennoilla minkä tahansa paikkakunnan tai paikkakunnat edellyttäen, että kaikki lennot alkavat Suomesta tai päättyvät Suomeen.

3. Viidennen vapauden oikeuksia sopimuspuolten alueilta edelleen olevien paikkakuntien ja sopimuspuolten alueiden välillä voidaan käyttää ainoastaan, jos siitä on sovittu sopimuspuolten ilmailuviranomaisten kesken.

[UKRAINIAN TEXT — TEXTE UKRAINIEN]

УГОДА

МІЖ УРЯДОМ ФІНЛЯНДСЬКОЇ РЕСПУБЛІКИ

ТА УРЯДОМ УКРАЇНИ

ПРО ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ

Уряд Фінляндської Республіки та Уряд України, далі
"Договірні Сторони";

будучи учасниками Конвенції про міжнародну цивільну
авіацію, відкритої для підписання в Чикаго 7 грудня 1944 року;

бажаючи укласти Угоду, що відповідає згаданій Конвен-
ції та доповнює її, з метою встановлення регулярних повітряних
сполучень між їх відповідними територіями та за їх межами;

погодилися про таке:

СТАТТЯ 1

ВИЗНАЧЕННЯ

1. У цій Угоді, якщо контекст не припускає інше :

а) термін "Чикагська Конвенція" означає Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію, відкриту для підписання в Чикаго 7 грудня 1944 року, включаючи будь-який Додаток або поправку до неї, прийняті згідно зі Статтею 90 цієї Конвенції, у тій мірі, у якій такі Додатки чи поправки застосовні до обох Договірних Сторін, та будь-яку поправку до цієї Конвенції, прийняту згідно з її Статтею 94, оскільки такі поправки ратифіковані відповідно Україною та Фінляндією;

б) термін "авіаційні власті" означає щодо Фінляндії Адміністрацію цивільної авіації, а щодо України - Департамент авіаційного транспорту Міністерства транспорту України, або в обох випадках - будь-яку особу чи орган, уповноважені здійснювати функції, які в цей час виконуються згаданими авіаційними властями;

с) термін "призначене авіапідприємство" означає авіапідприємство, яке призначене та отримало дозвіл відповідно до Статті 3 цієї Угоди;

д) терміни "територія", "повітряне сполучення", "міжнародне повітряне сполучення", "авіапідприємство" та "зупинка з некомерційними цілями" мають значення відповідно до Статей 2 та 96 Чикагської Конвенції;

е) термін "Додаток" означає Додаток до цієї Угоди або Додаток, змінений відповідно до положень пункту 2 Статті 19 цієї Угоди;

ф) термін "тариф" означає ціни, які призначаються за перевезення пасажирів, багажу або вантажу (за винятком пошти), включаючи будь-які суттєві додаткові пільги, надані або зроблені доступними у зв'язку з таким перевезенням, та комісійний збір, що сплачується під час продажу квитків за перевезення пасажирів, або під час виконання відповідних операцій за перевезення вантажу. Він також включає умови, які регулюють застосовність ціни за перевезення чи сплату комісійного збору.

г) термін "ємність" :

- (i) щодо повітряного судна означає комерційне завантаження цього повітряного судна, що надається на маршруті або частині маршруту;
- (ii) щодо встановленого повітряного сполучення означає ємність повітряного судна, яке використовується на такому сполученні, помножену на частоту польотів, здійснених таким повітряним судном протягом певного періоду на маршруті або частині маршруту.

2. Додаток є невід'ємною частиною цієї Угоди, і всі посилання на цю Угоду будуть включати посилання на Додаток, якщо інше не передбачено.

3. Назви Статей цієї Угоди присвоєні їм тільки з метою посилання.

СТАТТЯ 2

НАДАННЯ ПРАВ ЩОДО ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1. Кожна Договірна Сторона надає іншій Договірній Стороні такі права щодо міжнародних повітряних сполучень останньої Сторони:

- a) здійснювати політ без посадки через її територію;
- b) здійснювати зупинки на її території з некомерційними цілями.

2. Кожна Договірна Сторона надає іншій Договірній Стороні права, зазначені в цій Угоді, з метою здійснення міжнародних повітряних сполучень по маршрутах, вказаних у Додатку до цієї Угоди. Такі сполучення та маршрути далі іменовані відповідно "договірні лінії" та "встановлені маршрути". Під час експлуатації договірної лінії за встановленим маршрутом авіапідприємство, призначене кожною Договірною Стороною, буде користуватися у додаток до прав, вказаних у пункті 1 цієї Статті, правом здійснювати зупинки на території іншої Договірної Сторони в пунктах, вказаних для цього маршруту в Додатку до цієї Угоди, з метою прийняття на борт та/або зняття міжнародного комерційного завантаження - пасажирів, вантажу та пошти, окремо чи комбіновано.

3. Зазначене в пункті 2 цієї Статті не буде розглядатися як право призначеного авіапідприємства однієї Договірної Сторони приймати на борт на території іншої Договірної Сторони пасажирів, вантаж та пошту для перевезення за винагороду чи на умовах оренди до іншого пункту на території цієї іншої Договірної Сторони.

4. Маршрути польотів повітряних суден, що здійснюють міжнародні повітряні сполучення, та пункти перетину державних кордонів будуть встановлені кожною Договірною Стороною у межах її повітряного простору.

СТАТТЯ 3

ПРИЗНАЧЕННЯ ТА ДОЗВІЛ НА ПОЛЬОТИ

1. Кожна Договірна Сторона матиме право призначити одне чи декілька авіапідприємств з метою експлуатації договірних ліній по встановлених маршрутах, повідомивши про це письмово іншу Договірну Сторону. Однак кожна Договірна Сторона може призначити тільки одне авіапідприємство для експлуатації будь-якого окремого маршруту, вказаного у додатку до цієї Угоди.

2. Після одержання такого призначення інша Договірна Сторона відповідно до положень пунктів 3 та 4 цієї Статті без затримки надасть кожному призначеному авіапідприємству відповідний дозвіл на польоти.

3. Авіаційні власті однієї Договірної Сторони, перш ніж видати дозвіл на польоти, можуть зажадати від авіапідприємства, призначеного іншою Договірною Стороною, доказів того, що воно здатне виконувати умови, передбачені законами та правилами, які звичайно та обґрунтовано застосовуються ними відповідно до положень Чикагської Конвенції при здійсненні міжнародних повітряних сполучень.

4. Кожна Договірна Сторона матиме право відмовити в наданні дозволу на польоти, зазначеного в пункті 2 цієї Статті, або встановити такі умови, які може вважати необхідними при користуванні призначеним авіапідприємством правами, зазначеними у Статті 2, у будь-якому випадку, коли згадана Договірна Сторона не має задовільних доказів того, що переважно володіння цим авіапідприємством та фактичний контроль над ним належать Договірній Стороні, що призначає авіапідприємство, або її громадянам.

5. Коли авіапідприємство таким чином призначене та отримало дозвіл, воно може розпочати експлуатацію договірних ліній, на які воно призначене, за умови, що авіапідприємство дотримується відповідних положень цієї Угоди.

СТАТТЯ 4

СКАСУВАННЯ АБО ТИМЧАСОВЕ ПРИПИНЕННЯ ДОЗВОЛУ НА ПОЛЬОТИ

1. Кожна Договірна Сторона матиме право скасувати дозвіл на польоти або тимчасово припинити користування призначеним авіапідприємством правами, вказаними в Статті 2 цієї Угоди, або встановити такі умови, які вона може вважати необхідними при користуванні цими правами:

а) у будь-якому випадку, коли вона не має задовільних доказів того, що переважне володіння цим авіапідприємством та фактичний контроль над ним належать Договірній Стороні, яка призначає авіапідприємство, або її громадянам; або

б) у випадку, коли це авіапідприємство не дотримується чинних законів та правил Договірної Сторони, яка надає ці права; або

с) у випадку, коли авіапідприємство іншим чином неспроможне здійснювати експлуатацію відповідно до умов, передбачених цією Угодою.

2. Якщо негайне скасування, тимчасове припинення або встановлення умов, зазначених у пункті 1 цієї Статті, не є необхідним для запобігання подальшим порушенням законів або правил, такі права будуть використані лише після консультацій з авіаційними властями іншої Договірної Сторони. Такі консультації розпочнуться протягом п'ятнадцяти (15) днів від дати запиту на їх проведення.

СТАТТЯ 5

ЗАСТОСУВАННЯ ЗАКОНІВ І ПРАВИЛ

1. Закони та правила однієї Договірної Сторони щодо прибуття на її територію або відправлення з неї повітряних суден, які здійснюють міжнародні повітряні сполучення, або щодо експлуатації та навігації таких повітряних суден під час їх перебування в межах згаданої території, будуть застосовуватися до призначеного авіапідприємства або авіапідприємств іншої Договірної Сторони.

2. Закони та правила однієї Договірної Сторони щодо прибуття до її території, перебування в її межах або відправлення з неї пасажирів, екіпажу, вантажу або пошти, такі як правила щодо паспортних, митних, валютних і санітарних заходів

будуть застосовуватися до пасажирів, екіпажу, вантажу або пошти повітряного судна авіапідприємства, призначеного іншою Договірною Стороною, під час їх перебування у межах згаданої території.

3. Посвідчення про придатність до польотів, посвідчення про кваліфікацію та свідоцтва, які видані або визнані дійсними однією з Договірних Сторін, і строк дії яких не вичерпаний, будуть визнаватися дійсними іншою Договірною Стороною за умови, що вимоги, згідно з якими такі посвідчення або свідоцтва були видані чи визнані дійсними, дорівнюють мінімальним стандартам, які встановлені чи можуть встановлюватися час від часу згідно з Чикагською Конвенцією, або перевищують їх.

СТАТТЯ 6

ЗБОРИ ЗА КОРИСТУВАННЯ АЕРОПОРТАМИ І ЗАСОБАМИ

1. Кожна Договірна Сторона може встановлювати збори та інші податки за користування аеропортами, включаючи їх споруди, технічні й інші засоби та послуги, а також збори за користування аеронавігаційними засобами, засобами зв'язку та іншими послугами.

2. Договірна Сторона не буде стягувати або дозволяти стягувати з призначеного авіапідприємства або авіапідприємств іншої Договірної Сторони такі збори та податки, які вище тих, що стягуються з повітряних суден інших авіапідприємств, зайнятих у подібних міжнародних повітряних сполученнях.

СТАТТЯ 7

ПРЯМЕ ТРАНЗИТНЕ СПОЛУЧЕННЯ

Пасажири, багаж і вантаж прямого транзиту через територію однієї Договірної Сторони, які не залишають відведеної для такої мети зони аеропорту, будуть підлягати лише спрощеному контролю. Багаж і вантаж прямого транзиту будуть звільнені від сплати мит та інших подібних податків.

СТАТТЯ 8

ЄМНІСТЬ

1. Призначені авіапідприємства Договірних Сторін матимуть справедливу та рівну можливість експлуатувати договірні лінії по встановлених маршрутах між їх відповідними територіями.

2. Під час експлуатації договірних ліній призначене авіапідприємство або авіапідприємства кожної Договірної Сторони повинні брати до уваги інтереси призначеного авіапідприємства або авіапідприємств іншої Договірної Сторони, щоб не зашкодити перевезенням, які останні здійснюють по цих же маршрутах або будь-якій їх частині.

3. Договірні лінії, які експлуатуються призначеними авіапідприємствами Договірних Сторін, будуть відповідати суспільним потребам у перевезеннях по встановлених маршрутах, і кожне призначене авіапідприємство матиме головною метою надання такої ємності, яка при прийнятному коефіцієнті завантаження повітряного судна відповідає існуючим і розумно очікуваним потребам у перевезеннях пасажирів, вантажу та пошти між територіями обох Договірних Сторін.

4. Повітряні сполучення, які обслуговуються призначеним авіапідприємством згідно з цією Угодою, повинні, крім того, здійснюватися відповідно до загальних принципів, що ємність залежить від :

а) потреб у перевезеннях між країною початку перевезення та країнами кінцевого пункту призначення перевезень;

б) потреб у наскрізних перевезеннях авіапідприємств; та

с) потреб у перевезеннях зони, через яку авіапідприємство здійснює польоти, з урахуванням місцевих і регіональних сполучень.

СТАТТЯ 9

ЗАТВЕРДЖЕННЯ ПРОГРАМ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

1. Авіапідприємство або авіапідприємства, призначені однією Договірною Стороною, будуть подавати свою або свої програми перевезень (для літнього та зимового періодів пере-

зень) авіаційним властям іншої Договірної Сторони на затвердження не менш ніж за тридцять (30) днів до початку експлуатації. Програма повинна включати, зокрема, розклади, частоту сполучень та типи повітряних суден, що використовуються. Авіаційні власті повинні інформувати про своє рішення щодо таких поданих програм перевезень протягом двадцяти (20) днів з дати, коли відповідне авіапідприємство подає свою програму на затвердження.

2. Кожна зміна у програмі перевезень, а також запити щодо дозволу на виконання додаткових рейсів повинні подаватися авіапідприємством або авіапідприємствами, призначеними однією договірною Стороною, авіаційним властям іншої Договірної Сторони на затвердження. Такі запити щодо зміни або додаткових рейсів повинні бути негайно розглянуті авіаційними властями.

СТАТТЯ 10

ТАРИФИ

1. Тарифи на будь-якій договірній лінії будуть встановлюватися на розумних рівнях з урахуванням усіх відповідних факторів, включаючи собівартість експлуатації, помірний прибуток, характеристики обслуговування та тарифи інших авіапідприємств для будь-якої частини встановленого маршруту. Ці тарифи будуть встановлюватися відповідно до нижченаведених положень цієї Статті.

2. Тарифи, зазначені в пункті 1 цієї Статті, повинні, по можливості, бути погоджені між відповідними призначеними авіапідприємствами по кожному з встановлених маршрутів після проведення консультації з іншими авіапідприємствами, які експлуатують цей маршрут або його частину. Погоджені таким чином тарифи повинні подаватися авіаційним властям обох Договірних Сторін на затвердження не менш ніж за тридцять (30) днів до запропонованої дати їх введення. В особливих випадках цей період може бути скорочений за згодою згаданих властей.

3. Якщо тариф не може бути погоджений відповідно до пункту 2 цієї Статті, або якщо авіаційні власті будь-якої Договірної Сторони не затверджують будь-який тариф, авіаційні власті обох Сторін повинні намагатися встановити тариф за взаємною згодою.

4. Якщо авіаційні власті не можуть погодитися щодо затвердження будь-якого тарифу, поданого їм згідно з пунктом 2 цієї Статті, або із встановленням тарифу згідно з пунктом 3, спір буде врегульовано відповідно до положень Статті 18 цієї Угоди.

5. Жоден тариф не буде введено в дію, якщо авіаційні власті будь-якої Договірної Сторони не затвердили його.

6. Тарифи, встановлені відповідно до положень цієї Статті, будуть залишатися в дії доти, доки не будуть встановлені нові тарифи відповідно до положень цієї Статті.

СТАТТЯ 11

ЗВІЛЬНЕННЯ ВІД СПЛАТИ МИТ, ЗБОРІВ І ПОДІБНИХ ПОДАТКІВ

1. Повітряні судна, які експлуатуються на договірних лініях призначеним авіапідприємством однієї Договірної Сторони, а також їх комплектне обладнання, запасні частини, запаси палива та мастильних матеріалів, бортові запаси (включаючи продукти харчування, напої та тютюнові вироби), що знаходяться на борту таких повітряних суден, будуть звільнені від сплати всіх мит, такс, зборів та інших подібних податків по прибутті на територію іншої Договірної Сторони за умови, що таке обладнання, запасні частини, запаси та майно залишаються на борту повітряного судна до моменту їх вивозу у зворотному напрямку.

2. Від сплати подібних мит, зборів і податків, за винятком зборів за надане обслуговування, будуть також звільнені :

а) бортові запаси, прийняті на борт на території однієї Договірної Сторони в межах лімітів, встановлених властями згаданої Договірної Сторони, для використання на борту повітряного судна призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони, яке експлуатує договірні лінії;

б) запасні частини, ввезені на територію однієї Договірної Сторони для технічного обслуговування або ремонту повітряних суден призначеного авіапідприємства іншої Договірної Сторони, які експлуатують договірні лінії;

с) паливо та мастильні матеріали, які призначені для використання під час експлуатації договірних ліній повітряним судном призначеного авіапідприємства однієї Договірної Сторони, навіть якщо ці запаси використовуються на частині маршруту

над територією іншої Договірної Сторони, де вони були прийняті на борт.

3. Може бути висунута вимога, щоб матеріали, зазначені у пункті 2 вище, зберігалися під митним наглядом або контролем.

4. Комплектне бортове обладнання, а також матеріали, запаси та запасні частини, які звичайно знаходяться на борту повітряного судна, що експлуатується призначеним авіапідприємством однієї Договірної Сторони, можуть бути вивантажені на території іншої Договірної Сторони тільки за згодою митних властей цієї Договірної Сторони. У такому випадку вони можуть бути розміщені під наглядом згаданих властей доти, доки вони не будуть вивезені у зворотному напрямку або не отримають іншого призначення згідно з митними правилами.

5. Необхідні документи авіапідприємства, такі як розклади, авіаквитки й авіавантажні накладні, призначені для використання призначеним авіапідприємством однієї Договірної Сторони та ввезені на територію іншої Договірної Сторони, будуть звільнені від сплати всіх мит і подібних податків на останній території.

СТАТТЯ 12

ПЕРЕКАЗ КОШТІВ

1. Призначені авіапідприємства Договірних Сторін будуть вільно продавати авіатранспортні перевезення на території обох Договірних Сторін в будь-якій валюті з використанням своїх власних перевізних документів як безпосередньо, так і через агента.

2. Призначені авіапідприємства Договірних Сторін відповідно до застосованих правил валютного обміну будуть вільно переказувати суми перевищення доходів, отриманих на території продажу, над видатками. У такий чистий переказ будуть включені прибутки від продажу авіатранспортних перевезень та супутніх або додаткових послуг, які отримані безпосередньо або через агентів, а також звичайний комерційний процент, нарахований на такі прибутки, поки вони зберігаються на депозиті в очікуванні переказу.

3. Призначені авіапідприємства Договірних Сторін повинні протягом тридцяти (30) днів від дати запиту одержати згоду на такий переказ з конвертацією у вільно конвертовану валюту за офіційним курсом обміну місцевої валюти.

СТАТТЯ 13

ПЕРСОНАЛ АВІАПІДПРИЄМСТВА

Призначене авіапідприємство або авіапідприємства кожної Договірної Сторони матимуть право засновувати на території іншої Договірної Сторони з дотриманням її чинних законів і правил такі офіси та утримувати такий адміністративний, комерційний і технічний персонал, які можуть бути необхідними для потреб відповідного призначеного авіапідприємства.

СТАТТЯ 14

АВІАЦІЙНА БЕЗПЕКА

1. Згідно зі своїми правами та зобов'язаннями з міжнародного права Договірні Сторони підтверджують, що прийняте ними взаємне зобов'язання захищати безпеку цивільної авіації від актів незаконного втручання є невід'ємною частиною цієї Угоди. Не обмежуючи загальну застосовність своїх прав і зобов'язань з міжнародного права, Договірні Сторони будуть, зокрема, діяти відповідно до положень Конвенції про злочини та деякі інші акти, що здійснюються на борту повітряних суден, підписаної в Токіо 14 вересня 1963 року, Конвенції про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, підписаної в Гаазі 16 грудня 1970 року, Конвенції про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, підписаної в Монреалі 23 вересня 1971 року.

2. Договірні Сторони будуть подавати одна одній на прохання уся необхідну допомогу для запобігання актам незаконного захоплення цивільних повітряних суден та іншим незаконним актам, спрямованим проти безпеки таких повітряних суден, їх пасажирів та екіпажу, аеропортів та аеронавігаційних засобів, а також будь-якій іншій загрози безпеці цивільної авіації.

3. Договірні Сторони будуть діяти відповідно до положень з авіаційної безпеки та технічних вимог, встановлених Міжнародною організацією цивільної авіації та визначених як

Додатки до Чикагської Конвенції, у тій мірі, у якій такі положення з безпеки та вимоги застосовні до Договірних Сторін; вони будуть вимагати, щоб експлуатанти повітряних суден, зареєстрованих ними, або експлуатанти повітряних суден, які мають основне місце діяльності або постійно базуються на їх території, діяли згідно з такими положеннями з авіаційної безпеки.

4. Кожна Договірна Сторона погоджується з тим, що інша Договірна Сторона може вимагати від таких експлуатантів повітряних суден додержання зазначених у пункті 3 положень з авіаційної безпеки та вимог, передбачених іншою Договірною Стороною щодо входу на територію цієї іншої Договірної Сторони, виходу з неї або перебування в її межах. Кожна Договірна Сторона забезпечить вживання відповідних ефективних заходів у межах її території для захисту повітряних суден та огляду пасажирів, екіпажу, поклажі, багажу, вантажу та бортових запасів перед та під час посадки чи навантаження. Кожна Договірна Сторона також доброзичливо розгляне будь-яке прохання іншої Договірної Сторони щодо вживання обґрунтованих спеціальних заходів безпеки у випадку конкретної загрози.

5. У випадку дій або загрози дій, пов'язаних з незаконним захопленням цивільних повітряних суден, або інших протиправних дій, спрямованих проти безпеки таких повітряних суден, їх пасажирів та екіпажу, аеропортів чи аеронавігаційних засобів, Договірні Сторони подаватимуть допомогу одна одній шляхом полегшення зв'язку та вживання відповідних заходів, спрямованих на швидке та безпечне усунення таких дій чи загрози дій.

СТАТТЯ 15

РОЗСЛІДУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ ПОДІЙ

1. Кожна Договірна Сторона бере на себе зобов'язання сприяти та надавати допомогу повітряному судну іншої Договірної Сторони та його пасажирам і екіпажу у випадку непередбачених обставин або авіаційної події на її території. Така допомога буде подана будь-якою Договірною Стороною таким же чином і в тій мірі, як та, що подається своєму власному повітряному судну, пасажирам та екіпажу.

2. У випадку авіаційної події, непередбачених обставин, вимушеної посадки, пошкодження чи зруйнування, що трапи-

лися з повітряним судном однієї Договірної Сторони, інша Договірна Сторона буде:

a) діяти відповідно до положень Додатка 13 Чикагської Конвенції;

b) подавати всю можливу допомогу згаданому повітряному судну;

c) негайно вживати всіх можливих заходів, щоб подати допомогу екіпажу і пасажиром, які потерпіли під час авіаційної події;

d) негайно інформувати іншу Договірну Сторону про авіаційну подію;

e) охороняти пошту, багаж і вантаж, які перевозилися на борту повітряного судна;

f) зберігати всі уламки, що уціліли, та записи приладу - самописця зруйнованого повітряного судна, а також усю документацію на борту повітряного судна, та всю відповідну документацію, пов'язану з польотом.

3. Договірна Сторона, на території якої трапилася авіаційна подія, вживе необхідних заходів для розслідування обставин та причин авіаційної події та дозволить представникам іншої Договірної Сторони вільний в'їзд до своєї території, щоб бути присутніми як спостерігачі під час розслідування авіаційної події відповідно до стандартів і рекомендованої практики ІКАО, Додатка 13 до Чикагської Конвенції.

4. Договірна Сторона після проведення розслідування повідомить про його результати іншій Договірній Стороні та, на прохання, перша Договірна Сторона виготовить копії всіх документів, пов'язаних з авіаційною подією. Ці копії повинні включати всі документи і дані, які потребуються згідно із законами та правилами щодо міжнародних польотів у межах території Договірної Сторони, яка проводить розслідування.

СТАТТЯ 16

КОНСУЛЬТАЦІЇ

Час від часу між авіаційними властями Договірних Сторін будуть проводитися консультації для забезпечення тісного співробітництва з усіх питань, що стосуються виконання цієї Угоди.

СТАТТЯ 17

ІНФОРМАЦІЯ ТА СТАТИСТИЧНІ ДАНІ

Авіаційні власті однієї Договірної Сторони будуть забезпечувати авіаційні власті іншої Договірної Сторони за їх запитом такими статистичними даними та інформацією щодо перевезень по договірних лініях, здійснених призначеним авіапідприємством або авіапідприємствами першої Договірної Сторони на територію іншої Договірної Сторони та з неї, які звичайно можуть підготовлюватися і подаватися своїм державним авіаційним властям. Будь-які додаткові статистичні дані щодо перевезень, які авіаційні власті однієї Договірної Сторони можуть побажати отримати, будуть предметом двосторонньої дискусії та погодження між авіаційними властями двох Договірних Сторін.

СТАТТЯ 18

ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ

Будь-який спір щодо тлумачення чи застосування цієї Угоди буде врегульований шляхом безпосередніх переговорів між авіаційними властями обох Договірних Сторін. Якщо згадані авіаційні власті не можуть досягти згоди, спір буде врегульовано по дипломатичних каналах.

СТАТТЯ 19

ПОПРАВКИ

1. Якщо одна з Договірних Сторін бажає внести поправки щодо будь-якого положення цієї Угоди, вона може запитати консультацій з іншою Договірною Стороною. Такі консультації розпочнуться протягом шістдесяти (60) днів від дати запиту, якщо тільки обидві Договірні Сторони не погоджуються про подовження цього періоду. Будь-які поправки, погоджені під час таких консультацій, будуть затверджені кожною Договірною Стороною відповідно до встановлених законодавством процедур та набудуть чинності з першого дня другого місяця після того, як Договірні Сторони нотифікують одна одну про виконання цих процедур.

2. Незважаючи на положення пункту 1 цієї Статті, поправки, що стосуються тільки Додатка, можуть бути погоджені між авіаційними властями Договірних Сторін та набудуть чинності, як погоджено між ними.

СТАТТЯ 20

ВТРАТА ЧИННОСТІ

1. Будь-яка Договірна Сторона може в будь-який час надіслати іншій Договірній Стороні повідомлення про своє рішення припинити чинність цієї Угоди. Таке повідомлення буде одночасно надіслано до Міжнародної організації цивільної авіації.

2. У такому випадку ця Угода втратить чинність через дванадцять (12) місяців від дати отримання повідомлення іншою Договірною Стороною. Якщо відсутнє підтвердження про одержання іншою Договірною Стороною повідомлення, воно вважатиметься одержаним через чотирнадцять (14) днів після отримання повідомлення Міжнародною Організацією цивільної авіації.

СТАТТЯ 21

ВІДПОВІДНІСТЬ БАГАТОСТОРОННІМ КОНВЕНЦІЯМ

Якщо відносно обох Договірних Сторін набуває чинності багатостороння авіаційна конвенція, положення такої конвенції будуть переважати. Консультації відповідно до Статті 16 цієї Угоди можуть бути проведені з точки зору визначення міри, в якій положення згаданої багатосторонньої конвенції зачепляють цю Угоду.

СТАТТЯ 22

РЕЄСТРАЦІЯ В ІСАО

Ця Угода та будь-які наступні поправки до неї будуть зареєстровані в Міжнародній організації цивільної авіації.

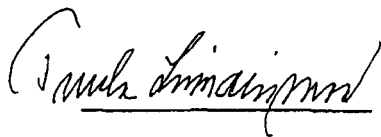
СТАТТЯ 23

НАБУТТЯ ЧИННОСТІ

Ця Угода набуде чинності з першого дня другого місяця після того, як Договірні Сторони повідомлять одна одну по дипломатичних каналах про завершення необхідної процедури щодо набуття Угодою чинності.

Вчинено в м. Гельсінкі "5" червня 1995 року, у двох примірниках кожний фінською, українською та англійською мовами, усі тексти автентичні. З метою правильного тлумачення у випадку розбіжності між текстами текст англійською мовою буде переважати.

ЗА УРЯД
ФІНЛЯНДСЬКОЇ РЕСПУБЛІКИ



Matti Linnainmaa

ЗА УРЯД
УКРАЇНИ



P. Oksanen

Д О Д А Т О К

ДО УГОДИ МІЖ УРЯДОМ ФІНЛЯНДСЬКОЇ РЕСПУБЛІКИ ТА УРЯДОМ УКРАЇНИ

ПРО ПОВІТРЯНЕ СПОЛУЧЕННЯ

1. Маршрути, які можуть експлуатуватися призначеним авіапідприємством(ами) України в обох напрямках :

Пункти відправлення	Проміжні пункти	Пункти у Фінляндії	Пункти за межами
Київ	будуть визначені	Гельсінки	будь-який пункт(и) в третіх країнах, що буде вибраний Україною

Будь-який пункт або пункти на встановлених маршрутах можуть на розсуд призначеного авіапідприємства бути опущені на будь-якому або всіх рейсах за умови, що всі сполучення починаються або закінчуються в Україні.

2. Маршрути, які можуть експлуатуватися призначеним авіапідприємством(ами) Фінляндії в обох напрямках :

Пункти відправлення	Проміжні пункти	Пункти в Україні	Пункти за межами
Гельсінки	будуть визначені	Київ	будь-який пункт(и) в третіх країнах, що буде вибраний Фінляндією

Будь-який пункт або пункти на встановлених маршрутах можуть на розсуд призначеного авіапідприємства бути опущені на будь-якому або всіх рейсах за умови, що всі сполучення починаються або закінчуються у Фінляндії.

3. Комерційні права "п'ятої свободи" до/з будь-якого пункту за межами будуть використовуватися тільки тоді, коли між авіаційними властями Договірних Сторін досягнута згода про це.

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

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

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

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

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

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

a) the term "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including any Annex and amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention to the extent that such Annexes and amendments thereto are applicable to both Contracting Parties, and any amendment to that Convention adopted under Article 94 thereof so far as such amendments have been ratified by Finland and Ukraine respectively;

b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of Finland, the Civil Aviation Administration, and in the case of Ukraine, Air Transport Department of the Ministry of Transport of Ukraine, or, in both cases, any other person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities;

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

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

e) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of paragraph 2 of Article 19 of this Agreement.

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

g) term "capacity":

(i) in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or section of a route;

(ii) in relation to a specified air service means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route.

2. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to this Agreement shall include reference to the Annex unless otherwise provided.

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

Article 2. Grant of traffic rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of the latter Party's international air services:

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

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex to this Agreement for the purpose of taking up and/or putting down international traffic in passengers, cargo and mail, separately or in combination.

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

4. The flight routes of aircraft operating international air services and the points for crossing national boundaries shall be established by each Contracting Party within its airspace.

Article 3. Designation and authorization

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 only designate one airline to operate on any single route specified in 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 them in conformity with the provisions of the Chicago Convention 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 a designated airline of the rights referred to in Article 2, 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 the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

*Article 4. Revocation or suspension
of operating authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise by a designated airline of the rights referred to in Article 2 of this Agreement, 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 and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; or

b) in the case of a failure by that airline to comply with the laws and 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 this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of 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 a request for consultations.

Article 5. Application of laws and regulations

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

2. The laws and regulations of one Contracting Party relating to the 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 apply to passengers, crew,

cargo or mail carried by the aircraft of an airline designated by the other Contracting Party, while within the said territory.

3. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one of the Contracting Parties and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party, provided that the requirements under which such certificates or licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are established or may be established from time to time pursuant to the Chicago Convention.

Article 6. Airport and facility charges

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 or airlines of the other Contracting Party such fees and charges higher than those imposed on aircraft of other airlines engaged in similar international air services.

Article 7. Direct transit traffic

Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar charges.

Article 8. Capacity

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 or airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline or airlines 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 meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail between the territories of the two Contracting Parties.

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

Article 9. Approval of Traffic Programmes

1. The airline or airlines designated by one Contracting Party shall submit its or their traffic programmes (for the Summer and Winter Traffic periods) for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days prior to the beginning of the operation. The programme shall include in particular the timetables, the frequency of the services and the types of aircraft to be used. The aeronautical authorities shall give their decision on such traffic programme submissions within twenty (20) days from the date the airline concerned submits its programme for approval.

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

Article 10. Tariffs

1. The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service 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 a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, or if the aeronautical authorities of either Contracting Party disapproves any tariff the aeronautical authorities of both Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

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 18 of this 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. Exemption from customs duties,
fees and similar charges*

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 such aircraft shall be exempt from all customs duties, taxes, 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 exempt from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to 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 intended for use on board an aircraft operated on the agreed services by a 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 the 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 journey performed over the territory of the other Contracting Party, in which territory 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. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts normally retained on board aircraft operated by a designated airline of one Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs regulations.

5. Necessary airline documents, such as timetables, 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 exempt from customs duties and similar charges in the latter territory.

Article 12. Transfer of funds

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services on their own transportation documents in the territories of both Contracting Parties, either directly or through an agent, in any currency.

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

3. The designated airlines of the Contracting Parties shall receive approval for such transfer within at most thirty (30) days of application, into a freely convertible currency at the official rate of exchange for conversion of local currency.

Article 13. Airline personnel

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

Article 14. Aviation security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on 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 Chicago Convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory 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 pas-

sengers, 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. Investigation of accidents

1. Each Contracting Party undertakes to facilitate and assist aircraft of the other Contracting Party and its passengers and crew in case of emergency or accident in its territory. Such assistance should be offered by either Contracting Party in the same way and extent as it is offered to its own aircraft, passengers and crew.

2. In case of accident, emergency, forced landing, damage or crash occurred to an aircraft of one Contracting Party, the other Contracting Party shall:

- a) act in accordance with the provisions of Annex 13 to the Chicago Convention;
- b) render all possible assistance to the said aircraft;
- c) take immediately all possible measures in order to assist the crew and passengers who were involved in the accident;
- d) inform immediately the other Contracting Party of the accident;
- e) protect the mail, baggage and cargo carried on board the aircraft;
- f) preserve all the remaining wreckage and traces of the crashed aircraft as well as all documentation on board the aircraft and all relevant documentation connected with the flight.

3. The Contracting Party in whose territory the accident occurred shall take the proper action for an investigation on the circumstances and causes of the accident, and shall allow the representatives of the other Contracting Party free entrance in its territory in order to participate in the investigation of the accident in accordance with the standards and recommended practices of Annex 13 to the Chicago Convention.

4. The Contracting Party, on carrying out the inquiry, shall communicate the results thereof to the other Contracting Party and, on request, the first Contracting Party shall furnish copies of all documents in connection with the accident. These copies shall contain all documents and data required, pursuant to the laws and regulations for international flights in the territory of the Contracting Party performing the investigation.

Article 16. Consultations

The aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time in order to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of this Agreement.

Article 17. Information and statistics

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

Article 18. Settlement of disputes

Any dispute relating to the interpretation or application of this 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 19. Amendments

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

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

Article 20. Termination

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

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

Article 21. Conformity with multilateral conventions

If a multilateral air convention enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail.

Consultations in accordance with Article 16 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

Article 22. Registration with ICAO

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

Article 23. Entry into force

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

Done in duplicate in Helsinki on 5th of June 1995 in the Finnish, Ukrainian 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 Finland:

TUULA LINNAINMAA

For the Government of Ukraine:

S. OSYKA

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

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

Points of origin	Intermediate points	Points in Finland	Points beyond
Kiev	To be specified	Helsinki	Any point(s) in third countries to be chosen by Ukraine

Any point or points on the specified routes may, at the option of a designated airline, be omitted on any or all flights provided that all services originate or terminate in Ukraine.

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

Points of origin	Intermediate points	Points in Ukraine	Points beyond
Helsinki	To be specified	Kiev	Any point(s) in third countries to be chosen by Finland

Any point or points on the specified routes may, at the option of a designated airline, be omitted on any or all flights provided that all services originate or terminate in Finland.

3. Fifth freedom traffic rights to/from any beyond point may be exercised only if an agreement to that effect is made between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

[TRANSLATION -- TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE
GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE ET LE
GOUVERNEMENT DE L'UKRAINE

Le Gouvernement de la République de Finlande et le Gouvernement de l'Ukraine, ci-après dénommés "les Parties contractantes";

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

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

Sont convenus de ce qui suit:

Article premier. Définitions

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

a) L'expression "la Convention de Chicago" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et également de tout amendement et de toute Annexe adoptés aux termes de l'Article 90 de ladite Convention, dans la mesure où ces amendements et annexes sont en vigueur pour les deux Parties contractantes, ainsi que de tous amendements à la dite Convention adoptés au titre de l'Article 94, dans la mesure où lesdits amendements ont été ratifiés par la Finlande et l'Ukraine, 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 l'Ukraine, le Département du transport aérien du Ministère des transports de l'Ukraine, ou dans les deux cas, toute autre personne ou organisation habilitée à exercer les fonctions relevant à ce jour desdites autorités aéronautiques;

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

d) Les expressions "territoire", "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" ont le sens que leur donnent les Article 2 et 96 de la Convention;

e) Le terme "Annexe" s'entend de l'Annexe au présent Accord ou telle qu'elle peut être amendée conformément aux dispositions du paragraphe 2 de l'article 19 du présent Accord

f) Le terme "tarif" s'entend du prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de fret (à l'exclusion du courrier), y compris toutes prestations supplémentaires importantes devant être fournies ou proposées à l'occasion desdits transports et de la commission à verser sur la vente des billets pour le transport de personnes ou pour les transactions cor-

respondantes pour le transport de fret. Il englobe également les conditions qui régissent l'applicabilité du prix du transport ou du paiement de la commission;

g) Le terme "capacité" désigne,

i) appliqué à un aéronef, la charge utile dudit aéronef disponible sur une route ou sur un tronçon de route,

ii) en ce qui concerne les services convenus, la capacité de l'aéronef sur lesdits services, multipliée par le nombre des vols et leur fréquence, effectués par ledit aéronef pendant une période déterminée sur une route ou un tronçon de route.

2. L'Annexe fait partie intégrante du présent Accord et, sauf indication contraire, toute référence à l'Accord vise également l'Annexe.

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

Article 2. Octroi de droits de trafic

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

a) celui de survoler son territoire sans y faire escale;

b) celui de faire des escales non commerciales sur son territoire.

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

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

4. Les routes aériennes de l'aéronef exploitant des services convenus internationaux et les points de franchissement des frontières nationales sont fixés par chaque Partie contractante pour son espace aérien.

Article 3. Désignation et habilitation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprise(s) 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 l'Annexe au présent Accord.

2. Au reçu des désignations, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai les autorisations d'exploitation voulues à chaque entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante peuvent, avant d'accorder l'autorisation d'exploitation, exiger d'une entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par les lois et règlements que ces autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux en conformité avec les dispositions de la Convention de Chicago.

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires, l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés à l'article 2 dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie contractante.

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

Article 4. Révocation ou suspension de l'habilitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou d'imposer les conditions qu'elle peut estimer nécessaires pour l'exercice desdits droits:

a) dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise de transport aérien sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ses ressortissants; ou

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

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

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

Article 5. Application des lois et réglementations

1. Les lois et réglementations d'une Partie contractante relatives à l'admission sur son territoire ou au départ de ce dernier de l'aéronef assurant des services aériens internationaux ou à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs pendant leur présence sur ledit territoire s'appliquent à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante.

2. Les lois et réglementations d'une Partie contractante régissant l'entrée et le séjour sur son territoire, ou le départ de celui-ci, des passagers, équipages, fret ou courrier telles que les formalités concernant les passeports, les douanes, les devises et la santé s'appliquent aux passagers, équipages, fret et courrier transportés par l'aéronef de l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante pendant le séjour sur ledit territoire.

3. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et en cours de validité sont reconnus comme valides par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus sur les routes indiquées à l'Annexe au présent Accord, si les conditions de délivrance de ces certificats, brevets et licences sont égales ou supérieures aux normes minimales qui peuvent être fixées conformément à la Convention de Chicago.

Article 6. Taxes d'aéroport et redevances d'usage

1. Chaque Partie contractante peut imposer des redevances d'usage et autres frais pour l'utilisation des aéroports, de leurs installations, moyens techniques et autres services, ainsi que des charges pour l'utilisation des systèmes de navigation aérienne, communications et autres services.

2. Une Partie contractante n'impose pas ou ne permet pas que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles qu'elle impose aux aéronefs d'autres entreprises de transport aérien exploitant des services aériens internationaux similaires.

Article 7. Trafic en transit direct

Les passagers, les bagages et le fret en transit direct à travers le territoire d'une Partie contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport réservée à cet usage, ne font l'objet que d'un contrôle simplifié. Les bagages et le fret en transit direct sont exemptés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 8. Capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2. En exploitant les services convenus sur les routes indiquées, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante doivent tenir compte

des intérêts de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas affecter indûment les services aériens que la dernière fournit sur la totalité ou une partie quelconque des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et ont pour objectif essentiel de fournir, à un coefficient de remplissage normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers, de fret et de courrier entre les territoires des deux Parties contractantes.

4. En outre, les services aériens fournis par une entreprise de transport aérien désignée au titre du présent Accord sont exploités conformément au principe que la capacité est proportionnée:

- a) aux exigences du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination finale du trafic;
- b) aux exigences de l'exploitation économique de services long courrier; et
- c) aux exigences du trafic dans les régions desservies par les entreprises de transport aérien, compte tenu des services aériens locaux et régionaux.

Article 9. Approbation des programmes de vols

1. L'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par une Partie contractante soumettent pour approbation, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et au plus tard trente (30) jours avant le début des services, leurs programmes de vols (pour la saison d'hiver et celle d'été). Ces programmes doivent indiquer en particulier les horaires, la fréquence des services et le type d'aéronefs utilisés. Les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante communiquent leur décision sur ces programmes dans les vingt (20) jours qui suivent la date à laquelle l'entreprise de transport aérien concernée a présenté son programme pour approbation.

2. Toute modification des programmes, ainsi que les demandes pour les autorisations d'exploitation des vols supplémentaires, sont soumises par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) par une Partie contractante pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, qui les examinent dans les meilleurs délais.

Article 10. Tarifs

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

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article sont fixés, dans la mesure du possible, d'un commun accord pour chaque route spécifiée, entre les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes, après consultation des autres entrepri-

ses de transport aérien qui exploitent tout ou partie de la même route. Les tarifs ainsi arrêtés sont soumis pour approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes trente (30) jours au moins avant la date proposée pour leur entrée en vigueur. Dans certains cas, le délai en question peut être raccourci d'un commun accord.

3. S'il n'est pas possible de convenir d'un tarif, conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante expriment leur désaccord à l'égard d'un tarif convenu, dans la mesure du possible, le tarif est fixé d'un commun accord.

4. Si les autorités aéronautiques ne peuvent établir un tarif aux conditions fixées par les dispositions du paragraphe 2 du présent article, ou sur l'établissement d'un tarif, aux termes du paragraphe 3, le différend est réglé conformément aux dispositions de l'article 18 du présent Accord.

5. Aucun tarif n'entre en vigueur sans l'approbation des Parties contractantes.

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. Exemption des droits de douane,
frais et autres charges*

1. Les aéronefs exploités sur les services convenus 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 exemptés de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition qu'ils restent à bord jusqu'au moment où ils sont réexportés.

2. Sont également exemptés des droits, honoraires et redevances, à l'exception des redevances correspondant à une prestation de services :

a) les provisions de bord embarquées sur le territoire de l'une des Parties contractantes, dans des limites raisonnables, fixées par les autorités de ladite Partie contractante, destinées à être utilisées à bord d'aéronefs quittant le territoire en question et exploitées en services convenus par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante;

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

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

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

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

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

Article 12. Transfert de fonds

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes sont libres de vendre des services de transport aérien sur le territoire des deux Parties contractantes, directement ou par l'entremise d'agents, et dans quelque monnaie que ce soit.

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

3. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes reçoivent l'autorisation de transfert au plus tard trente (30) jours après le dépôt de la demande de transfert qui est effectué dans une devise librement convertible au taux de change officiel de la monnaie locale.

Article 13. Représentation des entreprises de transport aérien

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

Article 14. Sécurité aérienne

1. Conformément à leurs droits et devoirs sur le plan international, les Parties contractantes réaffirment que les obligations qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre de protéger la sé-

curité de l'aviation civile contre tous les actes d'intervention illégale fait partie intégrante du présent Accord. Elles s'efforcent en particulier d'agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

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

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

4. Chaque Partie contractante convient que les exploitants d'aéronefs sont tenus d'observer les dispositions et les normes de sécurité aérienne mentionnées au paragraphe 3 ci-dessus, fixées par l'autre Partie contractante pour l'entrée sur son territoire ou le départ de ce dernier ou pendant leur séjour sur le territoire de l'autre. 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. Accidents

1. Chaque Partie contractante fournit une assistance à un aéronef de l'autre Partie contractante ainsi qu'à ses passagers et à son équipage, en cas de situation d'urgence ou d'accident sur son territoire. Ladite assistance doit être semblable en tous points à celle qui est fournie à ses propres aéronefs, passagers et équipages.

2. En cas d'accident, de situation d'urgence, d'atterrissage forcé, de dommage ou d'écrasement au sol subi par un aéronef d'une Partie contractante, l'autre Partie contractante:

- a) agit conformément aux dispositions de l'Annexe 13 de la Convention de Chicago;
- b) fournit toute l'assistance possible audit aéronef;
- c) prend immédiatement toutes les mesures nécessaires pour aider l'équipage et les passagers impliqués dans l'accident;
- d) informe immédiatement l'autre Partie contractante de l'accident;
- e) protège le courrier, les bagages et le fret se trouvant à bord de l'aéronef;
- f) préserve tous les éléments récupérés ainsi que les indices relatifs à l'aéronef accidenté, ainsi que la documentation se trouvant à bord de l'aéronef et tous autres documents de vol pertinents.

3. La Partie contractante sur le territoire de laquelle l'accident s'est produit prend toutes les mesures voulues pour l'enquête sur les circonstances et les causes de l'accident et autorise les représentants de l'autre Partie contractante à entrer librement sur son territoire pour participer à l'enquête sur l'accident conformément aux normes et pratiques recommandées, exposées à l'Annexe 13 de la Convention de Chicago.

4. La Partie contractante qui mène l'enquête communique les résultats de celle-ci à l'autre Partie contractante et, sur demande, elle fournit copie de tous les documents relatifs à l'accident. Ces copies contiennent tous les documents et données nécessaires, conformément aux lois et réglementations relatives aux vols internationaux sur le territoire de la Partie contractante qui mène l'enquête.

Article 16. Consultations

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consultent de temps à autre afin de maintenir une étroite collaboration pour traiter toutes les questions concernant l'exécution du présent Accord.

Article 17. Information et statistiques

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à leur demande, tous les renseignements et statistiques liés au trafic transporté sur les services convenus par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la première Partie contractante à partir du territoire de l'autre Partie contractante ou à destination de ce dernier, comme celles qui sont normalement établies et présentées aux autorités nationales. Toutes données statistiques supplémentaires relatives au trafic que peuvent demander les autorités aéronautiques d'une Partie contractante font, sur demande, l'objet de discussions et d'un accord entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes.

Article 18. Règlement des différends

Tout différend concernant l'interprétation et l'application du présent Accord est réglé par voie de négociations directes entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes. Si ces dernières ne peuvent parvenir à un accord, le différend est réglé par la voie diplomatique.

Article 19. Amendements

1. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande, sauf si les deux Parties contractantes conviennent d'une prolongation de ce délai. Toute modification acceptée au cours de ces consultations est approuvée par chaque Partie contractante, conformément à ses dispositions législatives, et entre en vigueur le premier jour du deuxième mois qui suit celui au cours duquel les Parties contractantes se sont informées réciproquement que les formalités voulues ont été accomplies.

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

Article 20. Dénonciation

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

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

Article 21. Conformité avec les conventions multilatérales

Si une convention multilatérale relative au transport aérien entre en vigueur en ce qui concerne les deux Parties contractantes, les dispositions de ladite Convention l'emportent. Des consultations peuvent être organisées, conformément à l'article 16 du présent Accord, en vue de déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord est affecté par les dispositions de ladite convention multilatérale.

Article 22. Enregistrement avec l'OACI

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

Article 23. Entrée en vigueur

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

Fait en double exemplaire à Helsinki le 5 juin 1995, en langues finnoise, ukrainienne et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas d'imprécision sur l'interprétation correcte des textes, la version anglaise prévaut.

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

TUULA LINNAINMAA

Pour le Gouvernement de l'Ukraine:

S. OSYKA

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

1. Routes qui peuvent être exploitées dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'Ukraine.

Points d'origine	Points intermédiaires	Points en Finlande	Points au-delà
Kiev	A préciser	Helsinki	Tout(s) point(s) dans des pays tiers choisis par l'Ukraine

L'entreprise de transport aérien désignée peut omettre un point ou des points sur les routes indiquées, sur un vol ou sur tous les vols, à condition que tous les services commencent ou s'achèvent en Ukraine.

2. Routes qui peuvent être exploitées dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la Finlande.

Points d'origine	Points intermédiaires	Points en Ukraine	Points au-delà
Helsinki	A préciser	Kiev	Tout(s) point(s) dans des pays tiers choisis par la Finlande

L'entreprise de transport aérien désignée peut omettre un point ou des points sur les routes indiquées, sur un vol ou sur tous les vols, à condition que tous les services commencent ou s'achèvent en Finlande.

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