

No. 37787

**Finland
and
Canada**

Agreement between the Government of Finland and the Government of Canada for air services between and beyond their respective territories (with annex). Helsinki, 28 May 1990

Entry into force: *provisionally on 28 May 1990 by signature and definitively on 21 February 1992, in accordance with article XXV*

Authentic texts: *English, Finnish, French and Swedish*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *Finland, 30 October 2001*

Note: *See also annex A, No. 37787*

**Finlande
et
Canada**

Accord entre le Gouvernement de la Finlande et le Gouvernement du Canada concernant le transport aérien entre leurs territoires respectifs et au-delà (avec annexe). Helsinki, 28 mai 1990

Entrée en vigueur : *provisoirement le 28 mai 1990 par signature et définitivement le 21 février 1992, conformément à l'article XXV*

Textes authentiques : *anglais, finnois, français et suédois*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Finlande, 30 octobre 2001*

Note : *Voir aussi annexe A, No. 37787*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF FINLAND AND THE
GOVERNMENT OF CANADA FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BE-
YOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

The Government of Finland and the Government of Canada, hereinafter referred to as the Contracting Parties,

Both being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the 7th day of December 1944,

Desiring to conclude an Agreement on air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

For the purpose of this agreement, unless otherwise stated:

a) "Aeronautical Authorities" means, in the case of Finland, the National Board of Aviation, and in the case of Canada, the Minister of Transport and the National Transportation Agency of Canada, or in both cases, any other authority or person empowered to perform the functions now exercised by the said authorities;

b) "Agreed services" means scheduled air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, cargo and mail, separately or in combination;

c) "Agreement" means this Agreement, the Annex attached thereto, and any amendments thereto;

d) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

e) "Designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Articles IV and V of this Agreement;

f) "Tariffs" shall be deemed to include all rates, tolls, fares, charges for transportation, conditions of carriage, classifications, rules, regulations, practices and services related thereto, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

g) "Territory", "Air Service", "International Air Service", "Airline" and "Stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention.

Article II. Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party, except as otherwise specified in the Annex, the following rights for the conduct of international air services by the airline or airlines designated by that other Contracting Party:

- a) to fly without landing across its territory;
- b) to fly in its territory for non-traffic purposes; and
- c) to land in its territory for the purpose of taking up and discharging, while operating the routes specified in the Annex, international traffic in passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

2. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article IV of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph 1a and b of this Article.

3. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article III. Change of Aircraft

A Designated airline of one Contracting Party may make a change of aircraft at any point on the specified route on the following conditions:

- (i) that it is justified by reason of economy of operation;
- (ii) that the capacity of the aircraft used on the section of the route more distant from the territory of the Contracting Party designating the airline is not larger than that used on the nearer section;
- (iii) that the aircraft of smaller capacity shall operate only in connection with the aircraft of larger capacity and shall be scheduled to do so; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity; and their capacity shall be determined with primary reference to this purpose;
- (iv) that there is an adequate volume of through traffic;
- (v) that the airline shall not hold itself out to the public by advertisement or otherwise as providing a service which originates at the point where the change of aircraft is made, unless otherwise permitted by the Annex;
- (vi) that in connection with any one aircraft flight into the territory of the other Contracting Party, only one flight may be made out of that territory unless the airline is authorized by the aeronautical authorities of the other Contracting Party to operate more than one flight; and
- (vii) that the provisions of Article XI of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of aircraft.

Article IV. Designation

Each Contracting Party shall have the right to designate, by diplomatic note, an airline or airlines to operate the agreed services on any route specified in the Annex for such a Contracting Party and to substitute another airline for that previously designated.

Article V. Authorization

1. Following receipt of a notice of designation or of substitution pursuant to Article IV, the aeronautical authorities of the Contracting Party shall, consistent with its laws and regulations, grant with a minimum of delay to an airline so designated the appropriate authorizations to operate agreed services for which that airline has been designated.

2. Upon receipt of such authorizations the airline may begin at any time to operate the agreed services, in whole or in part, provided that the tariffs established in accordance with the provisions of Article XIV of this Agreement are in force in respect of such services.

Article VI. Revocation and Limitation of Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to withhold the authorizations referred to in Article V with respect to an airline designated by the other Contracting Party, to revoke such authorizations or impose on them conditions, temporarily or permanently:

a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally and reasonably applied by these authorities in conformity with the Convention;

b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

c) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline of its nationals; and

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

2. Unless immediate action is essential to prevent infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the Contracting Parties, such consultations shall begin within a period of thirty (30) days from the date the other Contracting Party receives the request.

Article VII. Application of Laws

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated

airline or airlines of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of a Contracting Party respecting entry, clearance, transit, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline or airlines of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers, cargo and mail upon transit of, admission to, departure from and while within the territory of such a Contracting Party.

Article VIII. Recognition of Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement provided that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to and in conformity with the standards established under the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

2. If the privileges or conditions of the licences or certificates referred to in paragraph 1 above, issued by the aeronautical authorities of one Contracting Party to any person or designated airline operating the agreed services on the routes specified in the Annex to this Agreement, should permit a difference from the standards established under the Convention, and which difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the aeronautical authorities of the other Contracting Party may request consultations with the aeronautical authorities of that Contracting Party with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach a satisfactory agreement in matters regarding flight safety will constitute grounds for the application of Article VI; in other cases Article XXI applies.

Article IX. 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.

2. 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 September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971 and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

3. 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.

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization (ICAO) and designated as Annexes to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Contracting Party shall notify the other Contracting Party of its intention to file a difference from the ICAO aviation security standards.

5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 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 aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading.

6. Each Contracting Party shall give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

7. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to a request from the other Contracting Party to enter into reciprocal administrative arrangements whereby the aeronautical authorities of one Contracting Party could make, in the territory of the other Contracting Party, their own assessment of the security measures being carried out by aircraft operators in respect of flights destined to the territory of the first Contracting Party.

8. 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.

9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement will constitute grounds for the application of Article VI of this Agreement.

Article X. Airport and Facility Charges

1. The charges imposed in the territory of either Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities on the aircraft of the designated airline or airlines of the other Contracting Party shall not be higher than those imposed on aircraft of a national airline engaged in similar international air services.

2. Neither of the Contracting Parties shall give a preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party in the application of its customs, immi-

gration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways and air traffic services and associated facilities under its control.

Article XI. Capacity

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airline or airlines of each Contracting Party to operate the agreed services on the routes specified in the Annex.

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

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear reasonable relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objectives 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 territory of the Party which has designated the airline or airlines and the countries of ultimate destination of the traffic.

4. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and discharged at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline or airlines shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

- a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline or airlines;
- b) traffic requirements of the area through which the airline passes after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- c) the requirements of through airline operation.

5. The capacity to be provided on the specified routes, i.e. frequency or services and type of aircraft, shall be agreed between the designated airlines in accordance with the principles laid down in this Article and subject to the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties. In the absence of an agreement between the designated airlines, the matter shall be referred to the aeronautical authorities of the Contracting Parties which will endeavour to resolve the problem, if necessary, pursuant to Article XIX of this Agreement. Pending an arrangement either at the airline level or between the aeronautical authorities the status quo shall be maintained.

Article XII. Statistics

1. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall provide each other with monthly statements of statistics on a quarterly calendar basis, including all information required to determine the amount of traffic carried over the routes as specified in the Annex and the initial origins and final destinations of such traffic.

2. The details of the statistical data to be provided and the methods by which such data shall be provided by one Contracting Party to the other, shall be agreed upon between the aeronautical authorities and implemented not later than four (4) months after a designated airline of one or both of the Contracting Parties commence operations, in whole or in part, of agreed services accorded by the Annex of the Agreement.

3. Failure to reach a satisfactory agreement regarding the supply of statistics may, at the discretion of either Contracting Party, constitute grounds for the application of Article XIX of the Agreement.

Article XIII. Customs Duties and Other Charges

1. Each Contracting Party shall on a basis of reciprocity exempt the designated airline or airlines of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on aircraft, fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores (including liquor, tobacco and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline or airlines of such other Contracting Party operating the agreed services, as well as usual publicity material distributed without charge by that designated airline.

2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline or airlines of the other Contracting Party;

b) retained on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party;

c) taken on board aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services;

whether or not such items are used or consumed wholly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board of the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the Customs authorities of that territory. 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.

Article XIV 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, characteris-

tics of service (such as standards of speed and accommodation) and, where it is deemed suitable, 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 upon between the designated airlines of the Contracting Parties; such agreement shall be reached, whenever possible, through an appropriate international tariff coordination mechanism. Unless otherwise determined in the application of paragraph 4 of this article, each designated airline shall be responsible only to its aeronautical authorities for the justification and reasonableness of the tariffs.

3. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be submitted to the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction; in special cases, a shorter period may be accepted by the aeronautical authorities. If within thirty (30) days from the date of submission the aeronautical authorities of one Contracting Party have not notified the aeronautical authorities of the other Contracting Party that they are dissatisfied with the tariff submitted to them, such tariff shall be considered to be acceptable and shall come into effect on the expiration of the forty-five (45) day period mentioned above. In the event that a shorter period for the submission of a tariff is accepted by the aeronautical authorities, they may also agree that the period for giving notice of dissatisfaction be less than thirty (30) days.

4. If a tariff cannot be established in accordance with the provision of paragraph 2 above, or, if during the period applicable in accordance with paragraph 3 above a notice of dissatisfaction has been given, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by agreement between themselves.

5. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article or on the determination of any tariff under paragraph 4, the dispute shall be settled in accordance with the provision of Article XXI of this Agreement.

6. a) No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party are dissatisfied with it except under the provisions of paragraph 3 of Article XXI of this Agreement.

b) When tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article, those tariffs shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article or Article XXI of this Agreement.

7. If the aeronautical authorities of one of the Contracting Parties become dissatisfied with or wish to review an established tariff they shall notify the aeronautical authorities of the other Contracting Party and the designated airline shall attempt to reach an agreement. Should the designated airlines fail to agree, the procedures as set out in paragraphs 4 and 5 shall apply.

8. With respect to carriage between the territories of the Contracting Parties, the designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right to match on a basis which would not necessarily be identical but would be broadly equivalent to any publicly available lawful tariff on scheduled services as well as retail prices charged on transportation only charter services. For carriage between the territory of the other Contracting Party and points on the agreed services in third countries, the designated airline or airlines of one

Contracting Party shall have the right to introduce matching tariffs at prices not lower or with conditions less restrictive than the tariffs applied by the third and fourth freedom airline or airlines on the same sectors. In all cases of matching, tariffs filings shall include satisfactory evidence of the availability of the tariffs which are being matched and of the consistency of matching with the requirement of this Article. Unless otherwise agreed between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties, tariffs which are introduced for matching purposes shall remain in effect only for the period of availability of the tariff or charter retail price being matched.

9. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall endeavour to ensure that (1) the tariffs charged and collected conform to the tariffs approved by both aeronautical authorities and (2) no airline rebates any portion of such tariffs by any means, directly or indirectly, including the payment of excessive sales commissions to agents.

Article XV. Sales and Transfer of Funds

1. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, in its discretion, through its agents. Such airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries.

2. Each Contracting Party grants to the airlines of the other Contracting Party the right of free transfer in conformity with the OECD's Code of Liberalization of Current Invisible Operations, signed by both Contracting Parties, of funds obtained by each in the normal course of its operations. Such transfers shall be effected on the basis of the foreign exchange market rates for current payments prevailing at the time of the transfer and shall not be subject to any charges except those normally collected by banks for such transactions.

Article XVI. Taxation

The Contracting Parties shall act in accordance with the relevant provisions of the Convention signed in Ottawa on March 28, 1959 between Canada and Finland for the Avoidance of Double Taxation and the Prevention of Fiscal Evasion with Respect to Taxes on Income or as amended or replaced with respect to the Profits derived by any designated airline of a Contracting Party from the operation of aircraft in international traffic in accordance with the present Agreement.

Article XVII. Airline Representatives

The designated airline or airlines of one Contracting Party shall have the right to maintain in the territory of the other Contracting Party its representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of agreed services. These staff requirements may, at the option of the designated airline or airlines, be satisfied by its own personnel or by using the services of any other competent organization, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party. Such representatives and staff shall be subject to the laws and regulations in force of the other Contracting Party.

Article XVIII. Applicability to Charter Flights

1. The provisions set out in Articles VII, VIII, IX, X, XIII, XV, XVI, XVII and XIX, of this Agreement shall be applicable also to charter flights operated by an air carrier of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carrier operating such flights.

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

Article XIX. Consultations

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

Article XX. Modification of Agreement

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, which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. If the amendment relates only to the Annex, the Contracting Parties may be represented in the consultations by their aeronautical authorities. Any modification agreed pursuant to such consultations shall come into force when it has been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article XXI. Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases, the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held.

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

4. The expenses of the Tribunal will be shared equally between the Contracting Parties.

5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with a decision under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any right or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

Article XXII. Termination

Either Contracting Party may at any time from the entry into force of this Agreement give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement; such notice shall be communicated simultaneously to the International Civil Aviation Organization. The Agreement shall terminate one (1) year after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article XXIII. Registration with ICAO

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

Article XXIV. Multilateral Conventions

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

Article XXV. Entry into Force

This Agreement shall be applied provisionally from the date of its signature, and shall enter into force thirty (30) days after the latter of the dates on which the Contracting Parties shall each have notified the other by diplomatic note that they have obtained whatever internal approval may be required to give effect to this Agreement.

Article XXVI. Titles

Titles used in this Agreement are for reference purposes only.

In witness whereof, the undersigned, duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement.

Done in duplicate at Helsinki on this 28th day of May, 1990 in the Finnish, Swedish, English and French languages, each version being equally authentic.

For the Government of Finland:

For the Government of Canada:

ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

SECTION I

The following route may be operated in each direction by the airline or airlines designated by the Government of Finland:

Point of Origin	Intermediate Point	Points in Canada	Points Beyond
Any point or points in Finland	One point Europe to be named by Finland	in Montreal to be Toronto	One point to be named by Finland

Notes:

1. No 5th Freedom rights shall be available to any intermediate or beyond point.
2. Any point or points may, at the option of the designated airline or airlines, be omitted on any or all flights provided that all services originate or terminate in Finland.
3. The intermediate and beyond points to be named by Finland may be changed upon sixty (60) days notice to the aeronautical authorities of Canada.
4. Intransit rights shall be available to the intermediate and beyond point for services to and from Montreal only.
5. Montreal and Toronto may be served on the same flight or separately. Toronto may not be served on any flight serving the intermediate and/or beyond point.
6. The beyond point may be served as an intermediate point.
7. Service to Toronto shall be at times of the day and at a terminal building acceptable to the management of Lester B. Pearson International Airport.

ANNEX

SCHEDULE OF ROUTES

SECTION II

The following route may be operated in each direction by the airline or airlines designated by the Government of Canada:

Point of Origin	Intermediate Point	Points in Canada	Points Beyond
Any point or points in Canada	Points in Europe to be named by Canada	Helsinki	Points to be named by Canada

Notes:

1. Full traffic rights shall be available at any or all points along the route.
2. Any point or points may, at the option of the designated airline or airlines, be omitted on any or all flights provided that all services originate or terminate in Canada.
3. The intermediate and beyond points to be named by Canada may be changed upon sixty (60) days notice to the aeronautical authorities of Finland.
4. The beyond points to be named by Canada shall be chosen from points in Europe, the USSR and the Middle East.
5. The total number of intermediate and beyond points to be named by Canada shall not exceed four (4) at any one time. Not more than two (2) points shall be served as beyond points at any one time.
6. Service to Helsinki shall be at times of the day and at a terminal building acceptable to the management of Helsinki-Vantaa Airport

[FINNISH TEXT — TEXTE FINNOIS]

SOPIMUS

Suomen hallituksen ja Kanadan hallituksen välillä kummankin maan alueiden välisestä ja niiden kautta edelleen tapahtuvasta lentoliikenteestä

Suomen hallitus ja Kanadan hallitus, jäljempänä ”sopimuspuolet”,

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

haluten tehdä sopimuksen alueittensa välisestä ja niiden kautta edelleen tapahtuvasta lentoliikenteestä,
ovat sopineet seuraavasta:

I artikla

Määritelmät

Tässä sopimuksessa, ellei toisin määrätä

a) ”ilmailuviranomaiset” tarkoittaa Suomen osalta ilmailuhallitusta sekä Kanadan osalta liikenneministeriä (Minister of Transport) ja Kanadan liikenneviranomaista (National Transportation Agency of Canada) tai molempien osalta muuta sellaista viranomaista tai henkilöä, joka on valtuutettu suorittamaan mainittujen viranomaisten nykyisin hoitamia tehtäviä;

b) ”sovittu liikenne” tarkoittaa tämän sopimuksen liitteessä määrätyillä reiteillä suoritettavaa säännöllistä lentoliikennettä matkustajien, rahdin ja postin kuljettamiseksi erikseen tai yhdessä;

c) ”sopimus” tarkoittaa tätä sopimusta, siihen kuuluvaa liitettä sekä niihin tehtyjä muutoksia;

d) ”yleissopimus” tarkoittaa Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan lukien kaikki tämän yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liit-

teet sekä kaikki sen 90 ja 94 artiklan mukaisesti liitteisiin tai yleissopimukseen tehdyt muutokset siinä laajuudessa kuin kumpikin sopimuspuoli on nämä liitteet ja muutokset hyväksynyt;

e) "nimetty lentoliikenneyritys" tarkoittaa lentoliikenneyritystä, joka on nimetty ja jolle on myönnetty liikennelupa tämän sopimuksen IV ja V artiklan mukaisesti;

f) "tariffeihin" katsotaan kuuluviksi kaikki rahdin ja matkustajien kuljetushinnat, verot, kuljetukseen liittyvät maksut, kuljetusehdot, luokitukset, säännöt, määräykset, menettelytavat ja niihin liittyvät palvelut, mutta ei postin kuljetusta koskevia korvauksia ja ehtoja;

g) sanonnoilla "alue", "lentoliikenne", "kansainvälinen lentoliikenne", "lentoliikenneyritys" ja "laskeutuminen ilman kaupallista tarkoitusta" on yleissopimuksen 2 ja 96 artiklassa niille annettu merkitys.

II artikla

Liikenneoikeuksien myöntäminen

1. Sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle, ellei liitteessä ole toisin määrätty, seuraavat oikeudet harjoittaa kansainvälistä lentoliikennettä toisen sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoliikenneyrityksen välityksellä:

- a) lentää ilman välilaskua alueensa yli;
- b) laskeutua alueelleen ilman kaupallista tarkoitusta; ja
- c) laskeutua alueelleen harjoitettaessa liikennettä liitteessä määrättyillä reiteillä ottaakseen ja jättääkseen kansainvälisessä liikenteessä matkustajia ja rahtia, posti mukaan luettuna, erikseen tai yhdessä.

2. Myös kummankin sopimuspuolen ne lentoliikenneyritykset, joita ei ole nimetty tämän sopimuksen IV artiklan mukaisesti, voivat käyttää hyväkseen niitä oikeuksia, jotka on määriteltä I kappaleen a ja b kohdassa.

3. Tämän artiklan 1 kappaleen määräysten ei ole katsottava oikeuttavan sopimuspuolen nimettyä lentoliikenneyritystä ottamaan toisen sopimuspuolen alueella matkustajia tai rahtia, posti mukaan luettuna, kuljetettavaksi korvausta tai maksua vastaan toiseen paikkaan tämän toisen sopimuspuolen alueella.

III artikla

Ilma-aluksen vaihtaminen

Sopimuspuolen nimeämä lentoliikenneyritys voi vaihtaa ilma-aluksen määrätyllä reitillä olevalla paikalla seuraavin ehdoin:

(i) vaihtaminen on toiminnan taloudellisten näkökohtien mukaisesti perusteltua;

(ii) käytetyn ilma-aluksen kapasiteetti lentoliikenneyrityksen nimenneestä sopimuspuolesta kauempana olevalla reittisuudella ei ole suurempi kuin sopimuspuolta lähempänä olevalla reittisuudella käytetyn ilma-aluksen kapasiteetti;

(iii) pienemmän kapasiteetin omaava ilma-alus liikennöi vain suuremman kapasiteetin omaavan ilma-aluksen kanssa, mikä on myös merkittävä aikataulutietoihin; ensiksi mainittu ilma-alus saapuu vaihtopaikkaan kuljettaakseen liikennettä, joka on siirretty ilma-aluksesta tai joka siirretään ilma-alukseen, jolla on suurempi kapasiteetti; ilma-alusten kapasiteetin tulee olla määrätty ensisijaisesti tähän tarkoitukseen;

(iv) kauttakulkuliikenteen määrä on riittävä;

(v) lentoliikenneyritys ei saa tarjota yleisölle mainostamalla tai muulla tavoin lentoa, jonka lähtöpaikka on sama kuin ilma-aluksen vaihtopaikka, ellei liitteessä muuta ole sallittu;

(vi) toisen sopimuspuolen alueelle suuntautuvaa yksittäistä lentoa kohden voidaan lentää ainoastaan yksi tältä alueelta pois suuntautuva lento, elleivät toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaiset ole antaneet lentoliikenneyritykselle lupaa lentää useampi kuin yksi lento; sekä

(vii) tämän sopimuksen XI artiklassa olevat määräykset koskevat kaikkia ilma-aluksen vaihtamiseen liittyviä järjestelyjä.

IV artikla

Nimedminen

Sopimuspuolella on oikeus nimetä diplomaattisella nootilla yksi tai useampi lentoliikenneyritys harjoittamaan sovittua liikennettä tälle sopimuspuolelle liitteessä määrättyillä

reiteillä ja vaihtaa aikaisemmin nimetty lentoliikenneyrittäjä toiseen.

V artikla

Liikenneluvan myöntäminen

1. Saatuaan ilmoituksen IV artiklan mukaisesta nimeämisestä tai vaihtamisesta toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten on lakien ja määräystensä puitteissa myönnettävä mahdollisimman nopeasti näin nimetyille lentoliikenneyrittäjälle asianomaiset liikenneluvat sen sovitun liikenteen harjoittamiseksi, jota varten tämä lentoliikenneyrittäjä on nimetty.

2. Saatuaan nämä liikenneluvat lentoliikenneyrittäjä voi milloin tahansa aloittaa sovitun liikenteen kokonaan tai osaksi edellyttäen, että tätä liikennettä koskevat tämän sopimuksen XIV artiklan mukaisesti vahvistetut tariffit ovat voimassa.

VI artikla

Liikenneluvan peruuttaminen ja rajoittaminen

1. Sopimuspuolen ilmailuviranomaisilla on oikeus väliaikaisesti tai pysyvästi kieltäytyä myöntämästä toisen sopimuspuolen nimeämälle lentoliikenneyrittäjälle V artiklassa tarkoitettuja liikennelupia, peruuttaa sellaiset liikenneluvat tai asettaa niiden käyttämiselle ehtoja:

a) milloin tällainen lentoliikenneyrittäjä ei pysty osoittamaan tämän sopimuspuolen ilmailuviranomaisille täyttävänsä näiden viranomaisten yleissopimuksen mukaisesti normaalisti ja kohtuullisesti soveltamien lakien ja määräysten asettamia vaatimuksia;

b) milloin tällainen lentoliikenneyrittäjä ei ole noudattanut tämän sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä;

c) milloin ne katsovat, että lentoliikenneyrittäjän pääasiallinen omistusoikeus ja tehokas valvonta eivät kuulu lentoliikenneyrittäjän nimenneelle sopimuspuolelle tai sen kansalaisille; sekä

d) milloin lentoliikenneyrittäjä muutoin ei liikennöi tässä sopimuksessa määrättyjen ehtojen mukaisesti.

2. Mikäli välitön toimenpide ei ole välttämätön edellä tarkoitettujen lakien ja määräysten rikkomisen estämiseksi, tämän artiklan 1 kapaleessa lueteltuja oikeuksia saa käyttää vasta, kun toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisen kanssa on neuvoteltu. Elleivät sopimuspuolet toisin sovi, tällaiset neuvottelut on aloitettava kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa siitä päivästä, kun toinen sopimuspuoli on vastaanottanut neuvottelupyynnön.

VII artikla

Lakien ja määräysten soveltaminen

1. Sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoliikenneyrityksen on toisen sopimuspuolen alueelle saapuessaan, sieltä lähtiessään ja siellä ollessaan noudatettava tämän sopimuspuolen lakeja, määräyksiä ja menettelytapoja, jotka koskevat kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten saapumista tai lähtöä sekä liikennöimistä ja lentämistä mainitulla alueella.

2. Sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoliikenneyrityksen on omalta osaltaan sekä miehistöjensä, matkustajiensa sekä kuljettamansa rahdin ja postin osalta noudatettava toisen sopimuspuolen maahantuloa, selvitystä, kauttakulkua, siirtolaisuutta, passēja, tullia sekä karanteenia koskevia lakeja ja määräyksiä tämän sopimuspuolen alueen kautta kulkiessaan, sinne tullessaan, sieltä lähtiesään ja siellä ollessaan.

VIII artikla

Todistusten ja lupakirjojen tunnustaminen

1. Sopimuspuolen antamat tai hyväksymät ja vielä voimassa olevat lentokelpoisuus- ja pätevyystodistukset sekä lupakirjat on toisen sopimuspuolen tunnustettava päteviksi sovitun liikenteen harjoittamista varten tämän sopimuksen liitteessä määrätyillä reiteillä edellyttäen, että sellaiset todistukset ja lupakirjat on annettu tai hyväksytty yleissopimuksen perusteella laadittuja standardeja noudattaen ja niiden mukaisesti. Kumpikin sopimuspuoli pidät-

tää kuitenkin itsellään oikeuden olla tunnustamatta oman alueensa yläpuolella tapahtuvia lentoja varten päteviksi toisen sopimuspuolen sen kansalaisille myöntämiä pätevyystodistuksia ja lupakirjoja.

2. Milloin sopimuspuolen ilmailuviranomaisen jollekin henkilölle tai tämän sopimuksen liitteessä määrätyillä reiteillä sovittua liikennettä harjoittavalle nimetylle lentoliikenneyritykselle antamien edellä olevassa 1 kappaleessa tarkoitettujen lupakirjojen tai todistusten oikeudet tai ehdot sallivat eroavuuden yleissopimuksen perusteella laadituista standardeista, ja tämä eroavuus on ilmoitettu Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle, toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaiset voivat pyytää neuvotteluja ensiksi mainitun sopimuspuolen ilmailuviranomaisten kanssa vakuuttuakseen siitä, että ne voivat hyväksyä kyseessä olevan käytännön. Ellei lentoturvallisuusasioista päästä tyydyttävään sopimukseen, voidaan soveltaa tämän sopimuksen VI artiklaa; muissa tapauksissa sovelletaan XXI artiklaa.

IX artikla

Lentoliikenteen turvaaminen

1. Kansainvälisen oikeuden asettamien oikeuksien ja velvoitteiden mukaan sopimuspuolet vakuuttavat uudelleen, että heidän velvollisuutensa toisiaan kohtaan siviili-ilmailun suojelemiseksi siihen kohdistuvaa laitonta kaajoamista vastaan kuuluvat olennaisesti tähän sopimukseen.

2. Rajoittamatta yleisesti ottaen kansainvälisen oikeuden sopimuspuolille asettamia oikeuksia ja velvoitteita, niiden on toimittava erityisesti Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitetun rikoksia ja eräitä muita ilma-aluksessa tehtyjä tekoja 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 sekä minkä tahansa muun lentoliikenteen turvaamista koskevan kumpaakin sopimuspuolta sitovan monenvälisen sopimuksen määräysten mukaisesti.

3. Sopimuspuolten on pyydettyä annettava toisilleen kaikki tarpeellinen apu siviili-ilma-aluksen laittoman haltuunoton ja tällaisen ilma-aluksen turvallisuuteen, sen matkustajiin ja miehistöön, lentoasemiin ja lennonvarmistuslaitteisiin kohdistuvan muun laittoman teon tai muun siviili-ilmailuun kohdistuvan uhan estämiseksi.

4. Sopimuspuolten on keskinäisissä suhteissaan toimittava yleissopimuksen liitteisiin otettujen Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön (ICAO) ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti, siinä laajuudessa kuin niitä voidaan soveltaa sopimuspuoliin; sopimuspuolten on vaadittava, että niiden rekisterissä olevien ilma-alusten käyttäjät, ilma-alusten käyttäjät, joiden harjoittaman liiketoiminnan pääpaikka tai vakinainen kotipaikka on sopimuspuolten alueella ja sopimuspuolten alueella sijaitsevien lentoasemien pitäjät toimivat näiden ilmailun turvaamista koskevien määräysten mukaisesti. Molempien sopimuspuolten on ilmoitettava toiselle sopimuspuolelle aikomuksesta ilmoittaa eroavuus Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön ilmailun turvaamista koskevista standardeista.

5. Sopimuspuoli suostuu siihen, että sen ilma-alusten käyttäjiä voidaan vaatia noudattamaan edellä olevassa 4 kappaleessa tarkoitettuja ilmailun turvaamista koskevia määräyksiä, joita toinen sopimuspuoli vaatii noudatettaviksi ilma-aluksen saapuessa tämän toisen sopimuspuolen alueelle, sieltä lähtiessä tai siellä ollessa. Molempien sopimuspuolten on taattava, että niiden alueilla suoritetaan tehokkaasti riittävät toimenpiteet ilma-alusten suojelemiseksi, matkustajien ja heidän käsimatka tavaroidensa tarkastamiseksi ja asianmukaisten tarkastusten suorittamiseksi miehistön, matkatavaran, rahdin ja ilma-aluksen varastojen osalta ennen ilma-alukseen nousemista tai sen lastaamista sekä näiden tapahtumien aikana.

6. Sopimuspuolen on käsiteltävä myönteisesti toisen sopimuspuolen esittämää pyyntöä, joka koskee kohtuullisia erityisiä turvatoimenpiteitä tiettyä uhkaa vastaan.

7. Sopimuspuolen on myös harkittava myönteisesti toisen sopimuspuolen pyyntöä ryhtyä sellaisiin keskinäisiin hallinnollisiin järjestelyihin, joiden avulla sopimuspuolen ilmailuviranomaiset voisivat toisen sopimuspuolen

alueella tehdä oman arvionsa ilma-alusten käyttäjien suorittamista turvatoimista niiden lentäessä ensiksi mainitun sopimuspuolen alueelle.

8. Kun siviili-ilma-alukseen kohdistuu tai sitä uhkaa laiton haltuunotto tai ilma-aluksen turvallisuutta, sen matkustajia ja miehistöä, lentoasemia ja lennonvarmistuslaitteita kohtaan tapahtuu muu laitton teko, tai kun tällainen uhka on olemassa, sopimuspuolten on avustettava toisiaan helpottamalla yhteyksiä ja muita asianmukaisia toimenpiteitä, joiden tarkoituksena on turvallisesti ja nopeasti saattaa päätökseen tällainen tapaus tai sen uhka.

9. Kun sopimuspuolella on riittävä syy uskoa, että toinen sopimuspuoli on poikennut tämän artiklan määräyksistä, sopimuspuoli voi pyytää välittömiä neuvotteluja toisen sopimuspuolen kanssa. Mikäli tyydyttävään ratkaisuun ei päästä, voidaan soveltaa tämän sopimuksen VI artiklaa.

X artikla

Liikennöimismaksut

1. Sopimuspuolen alueella toisen sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoliikenneyrityksen ilma-aluksille määrätty maksut lentoasemien ja muiden ilma-aluksia palvelevien laitteiden käytöstä eivät saa olla suurempia kuin samanlaisista kansainvälistä liikennettä harjoittavan kansallisen lentoliikenneyrityksen käyttämille ilma-aluksille määrätty maksut.

2. Sopimuspuoli ei saa antaa etusijaa omalle tai millekään muulle lentoliikenneyritykselle toisen sopimuspuolen lentoliikenneyritykseen nähden soveltaessaan tulli-, maahantulo-, karanteeni- ja muita vastaavanlaisia määräyksiään eikä lentoasemien, lentoväylien ja ilmailuliikennepalvelujen sekä näihin liittyvien valvonnassaan olevien laitteiden käytön osalta.

XI artikla

Kapasiteettimääräykset

1. Kummankin sopimuspuolen nimetyllä yhdellä tai useammalla lentoliikenneyrityksellä on oltava kohtuullinen ja yhtäläinen tilaisuus harjoittaa sovittua liikennettä liitteessä määrätyillä reiteillä.

2. Harjoittaessaan sovittua liikennettä, sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoliikenneyrityksen on otettava huomioon toisen sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoliikenneyrityksen etu siten, ettei viimeksi mainittujen liikennettä samalla reitillä tai sen osalla tarpeettomasti vaikeuteta.

3. Sopimuspuolten nimeämien lentoliikenneyritysten tarjoaman sovittun liikenteen tulee kohtuullisesti vastata yleisön määrätyillä reiteillä tapahtuvalle kuljetukselle asettamia vaatimuksia, ja sen päätarkoituksena on oltava sellaisen liikennekapasiteetin tarjoaminen kalustoa kohtuullisesti kuormittaen, joka vastaa nykyisiä ja kohtuudella arvioitavissa olevia matkustajien, rahdin ja postin kuljetustarpeita yhden tai useamman lentoliikenneyrityksen nimenneen sopimuspuolen alueen ja liikenteen lopullisten kohdemaiden välillä.

4. Sellaisilla määrätyillä reiteillä olevilla paikoilla, jotka ovat muiden valtioiden kuin yhden tai useamman lentoliikenneyrityksen nimenneen valtion alueella, otettujen ja jätettyjen matkustajien, rahdin ja postin kuljettamisessa on noudatettava yleisperiaatetta, jonka mukaan liikennekapasiteetti on suhteutettava:

a) lentoliikenneyrityksen tai -yritykset nimenneen sopimusvaltion alueelle saapuvan ja sieltä lähtevän liikenteen tarpeeseen;

b) sen alueen liikennetarpeeseen, jonka kautta lentoreitti kulkee, kun ensin on otettu huomioon alueella olevien valtioiden lentoliikenneyritysten harjoittama liikenne; ja

c) lentoreitin kauttakulkuliikenteen tarpeisiin.

5. Määrätyillä reiteillä tarjottavasta kapasiteetista eli liikennetiheydestä ja ilma-alusluokasta on sovittava nimettyjen lentoliikenneyritysten välillä tässä artiklassa esitettyjen periaatteiden mukaisesti ja ne on alistettava sopimuspuolten ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi. Ellei nimettyjen lentoliikenneyritysten välillä saada aikaan sopimusta, asia on jätettävä sopimuspuolten ilmailuviranomaisille, jotka pyrkivät ratkaisemaan asian, tarvittaessa tämän sopimuksen XIX artiklan mukaisesti. Valitseva tilanne pidetään voimassa, kunnes ratkaisu on saatu aikaan joko lentoliikenneyritysten tai ilmailuviranomaisten kesken.

XII artikla

Tilastotietojen antaminen

1. Sopimuspuolten ilmailuviranomaisten on toimitettava toisilleen neljännesvuosittain kuukausittaisia tilastokatsauksia, jotka sisältävät kaikki tarpeelliset tiedot liitteessä määrättyillä reiteillä kuljetetun liikenteen määrän ja tällaisen liikenteen alkuperäisten lähtöpaikkojen ja lopullisten päätepaikkojen toteamiseksi.

2. Toimitettavien tilastotietojen yksityiskohdista ja menetelmistä, joilla sellaiset tiedot toimitetaan sopimuspuolelta toiselle, on sovittava ilmailuviranomaisten välillä ja ne on pantava täytäntöön viimeistään neljä (4) kuukautta sen jälkeen, kun jommankumman tai kummankin sopimuspuolen nimetty lentoliikenneryitys on aloittanut kokonaan tai osaksi sopimuksen liitteen mukaisen sovituksen liikenteen.

3. Ellei tilastojen toimittamista koskevaa tyydyttävää sopimusta saada aikaan, voidaan kumman tahansa sopimuspuolen harkinnan perusteella soveltaa tämän sopimuksen XIX artiklaa.

XIII artikla

Vapautus tulleista ja muista maksuista

1. Sopimuspuolen on vastavuoroisuuden perusteella vapautettava toisen sopimuspuolen nimeämä yksi tai useampi lentoliikenneryitys mahdollisimman suuressa määrin kansallisten lakiansa puitteissa tuontirajoituksista, tullimaksuista, valmisteveroista, tarkastusmaksuista sekä muista kansallisista veroista ja maksuista, jotka kohdistuvat ilma-alukseen, polttoaineeseen, voiteluöljyihin, teknisiin kulutustarvikkeisiin, varaosiin mukaan lukien moottorit, ilma-aluksen vakiovarusteisiin, ilma-aluksen varastoihin (mukaan lukien alkoholijuomat, tupakka ja muut matkustajille rajoitetussa määrin lennon aikana myytäväksi tarkoitetut tuotteet) ja muihin sellaisiin tarvikkeisiin, jotka on tarkoitettu käytettäväksi tai joita käytetään yksinomaan tämän toisen sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoliikenneryityksen ilma-alusten toiminnassa ja huollossa sen harjoittaessa sovittua liikennettä, sekä tavanomaiseen tämän nimetyn lentoliikenneryityksen ilmaiseksi jakamaan mainosaineistoon.

2. Tässä artiklassa myönnettyjä vapautuksia on sovellettava tämän artiklan I kappaleessa mainittuihin tarvikkeisiin, jotka:

a) sopimuspuolen alueelle on tuonut yksi tai useampi toisen sopimuspuolen nimeämä lentoliikenneyritys tai jotka on tuotu sen tai niiden nimissä;

b) pidetään sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoliikenneyrityksen ilma-aluksissa niiden saapuessa toisen sopimuspuolen alueelle tai lähtiessä sieltä;

c) otetaan sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoliikenneyrityksen ilma-aluksiin toisen sopimuspuolen alueella ja jotka on tarkoitettu käytettäväksi sovittua liikennettä harjoitettaessa riippumatta siitä, käytetäänkö tai kulutetaanko sellaiset tarvikkeet kokonaan vapaudet myöntävän sopimuspuolen alueella ja edellyttäen, ettei tarvikkeita luovuteta tämän sopimuspuolen alueella.

3. Sopimuspuolen ilma-aluksen käyttämät vakiovarusteet, kuten myös ilma-aluksessa yleensä pidettävät tarvikkeet ja varastot saadaan purkaa toisen sopimuspuolen alueella ainoastaan tämän alueen 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.

XIV artikla

Tariffit

1. Sovittua liikennettä koskevat tariffit on vahvistettava kohtuullisiksi ottamalla asianmukaisesti huomioon kaikki asiaan vaikuttavat tekijät mukaan lukien liikennöintikustannukset, kohtuullinen voitto, liikenteen erikoispiirteet (kuten nopeutta ja matkustustiloja koskevat normit) sekä silloin kun se on tarkoituksenmukaista, toisten lentoliikenneyritysten tariffit millä tahansa määrätyn reitin osuudella. Nämä tariffit on määrättävä tämän artiklan seuraavien määräysten mukaisesti.

2. Sopimuspuolten nimeämien lentoliikenneyritysten on mahdollisuuksien mukaan sovittava tämän artiklan I kappaleessa tarkoitetuista tariffeista; tällaisen sopimuksen aikaansaamisessa on mahdollisuuksien mukaan

käytettävä hyväksi asiaankuuluvaa kansainvälistä tariffien koordinoitimekanismia. Mikäli tämän artiklan 4 kappaletta sovellettaessa ei ole muuta päätetty, kukin nimetty lentoliikenneyrittäjä on vastuussa tariffiensa oikeutuksesta ja kohtuullisuudesta ainoastaan omille ilmailuviranomaisilleen.

3. Tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitettujen tariffien on alistettava sopimuspuolten ilmailuviranomaisille viimeistään neljäkymmentäviisi (45) päivää ennen niiden suunniteltua käyttöä; erityistapauksissa ilmailuviranomaiset voivat hyväksyä lyhyemmänkin määräajan. Elleivät sopimuspuolen ilmailuviranomaiset ole kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa alustamisajasta ilmoittaneet toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisille tyytymättömyyttään niille alistettuun tariffiin, tämä tariffi katsotaan hyväksytyksi, ja se tulee voimaan edellä mainitun neljäkymmenen viiden (45) päivän määräajan päätyttyä. Milloin ilmailuviranomaiset ovat hyväksyneet tariffien alustamista varten lyhyemmän määräajan, ne voivat myös sopia, että määräaika tyytymättömyyden ilmoittamista varten on lyhyempi kuin kolmekymmentä (30) päivää.

4. Ellei tariffia voida vahvistaa edellä olevan 2 kappaleen määräysten mukaisesti tai jos edellä olevan 3 kappaleen mukaisen määräajan kuluessa on annettu ilmoitus tyytymättömyydestä, sopimuspuolten ilmailuviranomaisten on pyrittävä määräämään tariffi keskinäisellä sopimuksella.

5. Elleivät ilmailuviranomaiset voi sopia niille tämän artiklan 3 kappaleen mukaisesti alustetusta tariffista tai tariffin määräämisestä 4 kappaleen mukaisesti, erimielisyys on ratkaistava tämän sopimuksen XXI artiklan määräysten mukaisesti.

6. a) Tariffi ei saa tulla voimaan, jos jomankumman sopimuspuolen ilmailuviranomaiset ovat tyytymättömiä siihen, paitsi tämän sopimuksen XXI artiklan 3 kappaleen määräyksiä sovellettaessa.

b) Kun tariffit on vahvistettu tämän artiklan määräysten mukaisesti, nämä tariffit jäävät voimaan, kunnes uudet tariffit on vahvistettu tämän artiklan tai tämän sopimuksen XXI artiklan määräysten mukaisesti.

7. Mikäli sopimuspuolen ilmailuviranomaiset tulevat tyytymättömiksi vahvistettuun tarifiin tai haluavat tarkistaa sitä, niiden on ilmoitettava siitä toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisille, ja nimettyjen lentoliikenneyritysten on koetettava päästä sopimukseen tariffista. Elleivät nimetyt lentoliikenneyritykset pääse sopimukseen, sovelletaan 4 ja 5 kappaleessa esitettyä menettelyä.

8. Sopimuspuolten alueiden välisessä kuljetuksessa kummankin sopimuspuolen nimeämällä yhdellä tai useammalla lentoliikenneyrityksellä on oltava oikeus käyttää sellaisia tariffeja, jotka yleisesti ottaen vastaavat julkisesti tarjolla olevaa laillista säännöllisen liikenteen tariffia tai pelkästään kuljetuksen käsittävän tilauslentoliikenteen vähittäishintoja, mutta jotka eivät välttämättä ole niiden kanssa täysin identtisiä. Liikennöidessään toisen sopimuspuolen alueen ja sovittun liikenteen kolmansien valtioiden alueilla olevien paikkojen välillä, sopimuspuolen nimeämällä yhdellä tai useammalla lentoliikenneyrityksellä on oltava oikeus ottaa käyttöön sellaisia vastaavia tariffeja, joiden hinnat eivät ole alhaisempia tai joiden ehdot eivät ole vapaampia kuin kolmannen ja neljännen vapauden lento-liikenneyrityksen tai -yritysten samoilla reittiosuoksilla soveltamat tariffit. Tariffianomusten tulee sisältää kaikissa vastaavien tariffien tapauksissa tyydyttävä näyttö vastaavien tariffien saatavuudesta sekä siitä, että niiden vastaavuus noudattaa tämän artiklan vaatimuksia. Mikäli molempien sopimuspuolten ilmailuviranomaiset eivät ole muuta sopineet, vastaavuustarkoituksessa käyttöön otetut tariffit ovat voimassa vain niin kauan kuin vastaava tariffi tai tilauslentoliikennettä koskeva vähittäishinta on käytettävissä.

9. Molempien sopimuspuolten ilmailuviranomaisten on pyrittävä varmistamaan, että 1) veloitetut ja perityt tariffit ovat samat kuin molempien ilmailuviranomaisten hyväksymät tariffit, sekä että 2) mikään lentoliikenneyritys ei millään tavoin, suoraan tai epäsuorasti, mukaan lukien liiallisten myyntipalkkioiden maksaminen asiamiehille, anna alennuksia mistään osasta sellaisia tariffeja.

XV artikla

Ilmakuljetusten myynti ja varojen siirto

1. Jokaisella nimetyllä lentoliikenneyrityksellä on oikeus myydä lentokuljetuksia toisen

sopimuspuolen alueella suoraan ja harkintansa mukaan asiamiestensä välityksellä. Tällaisella lentoliikenneyrittäjällä on oikeus myydä tällaisia kuljetuksia, ja jokainen henkilö saa vapaasti ostaa tällaisen kuljetuksen kyseisen alueen valuutalla tai muiden maiden vapaasti vaihdettavilla valuutoilla.

2. Sopimuspuoli myöntää toisen sopimuspuolen lentoliikenneyrittäjälle oikeuden vapaasti siirtää molempien sopimuspuolten alikirjoittaman OECD:n näkymättömän juoksevan maksuliikenteen liberalisointisäännösten mukaisesti normaalin liikennöintinsä yhteydessä saamansa varat. Tällaiset siirrot on suoritettava siirtoaikana voimassa olevien juoksevia maksuja koskevien ulkomaanvaluuttojen vaihtokurssien mukaisesti, eikä niistä saa periä muita maksuja kuin pankkien normaalisti sellaisista siirroista perimät maksut.

XVI artikla

Verotus

Sopimuspuolten on toimittava Ottawassa 28 päivänä maaliskuuta 1959 Suomen ja Kanadan välillä kaksinkertaisen tuloverotuksen ehkäisemiseksi ja veron kiertämisen estämiseksi tehdyn sopimuksen asianomaisten määräysten mukaisesti tai niin kuin ne muutettuina ja korvattuina kuuluvat, kun kyseessä on sopimuspuolen nimeämän lentoliikenneyrittäjän ilma-aluksen tämän sopimuksen mukaisesti kansainvälisessä liikenteessä tuottama voitto.

XVII artikla

Lentoliikenneyrittäjän edustus

Sopimuspuolen nimetyllä yhdellä tai useammalla lentoliikenneyrittäjällä on oikeus ylläpitää toisen sopimuspuolen alueella edustajiaan sekä kaupallista, liikenne- ja teknistä henkilökuntaansa sen mukaan, kuin sovitun liikenteen harjoittaminen edellyttää. Tämän henkilökuntatarpeensa nimetty yksi tai useampi lentoliikenneyrittäjä voi täyttää valintansa mukaisesti joko käyttämällä omaa henkilökuntaansa tai jonkin muun pätevän järjestön, yhtiön tai toisen sopimuspuolen alueella liikennöivän lentoliikenneyrittäjän palveluksia. Täl-

laisten edustajien ja henkilökunnan on noudatettava toisen sopimuspuolen voimassa olevia lakeja ja määräyksiä.

XVIII artikla

Määräysten soveltaminen tilauslentoihin

1. Tämän sopimuksen VII, VIII, IX, X, XIII, XV, XVI, XVII ja XIX artiklassa esitetyjä määräyksiä tulee soveltaa myös sopimuspuolen lentoliikenneyrityksen tilauslentoihin, jotka suuntautuvat toisen sopimuspuolen alueelle tai sieltä pois sekä tällaisia lentoja suorittavaan lentoliikenneyritykseen.

2. Tämän artiklan 1 kappaleen määräykset eivät vaikuta niiden kansallisten lakien ja määräysten soveltamiseen, jotka koskevat lentoliikenneyritysten oikeutta lentää tilauslentoja tai lentoliikenneyritysten tai muiden tällaisen toiminnan järjestämiseen osallistuvien osapuolten menettelyä.

XIX artikla

Neuvottelut

Sopimuspuolten ilmailuviranomaisten on aika ajoin neuvoteltava keskenään läheisen yhteistyön hengessä tässä sopimuksessa ja sen liitteessä olevien määräysten täytäntöönpanon ja asianmukaisen noudattamisen varmistamiseksi.

XX artikla

Sopimuksen muuttaminen

Jos sopimuspuoli pitää toivottavana tämän sopimuksen jonkin määräyksen muuttamista, se voi pyytää neuvotteluja toisen sopimuspuolen kanssa. Tällaiset neuvottelut, jotka voivat tapahtua keskustelujen tai kirjeenvaihdon muodossa, on aloitettava kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä. Mikäli muutos koskee vain liitettä, sopimuspuolia voivat neuvotteluissa edustaa niiden ilmailuviranomaiset. Näiden neuvottelujen perusteella sovitut muutokset tulevat voimaan, kun ne on vahvistettu diplomaattisten noottien vaihdolla.

XXI artikla

Erimielisyyksien ratkaiseminen

1. Jos sopimuspuolten välillä syntyy erimielisyyttä tämän sopimuksen tulkinnasta tai soveltamisesta, sopimuspuolten on ensi sijassa pyrittävä ratkaisemaan se neuvotteluteitse.

2. Jolleivät sopimuspuolet saa aikaan sovintoa neuvottelemalla, ne voivat sopia erimielisyyden antamisesta jonkin henkilön tai toimielimen ratkaistavaksi, tai jompikumpi sopimuspuoli voi alistaa erimielisyyden kolmijäsenisen välitysoikeuden ratkaistavaksi, johon kumpikin sopimuspuoli nimeää yhden välimiehen ja nämä kaksi välimiestä nimeävät kolmannen. Kummankin sopimuspuolen on nimettävä välimies kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä, kun se on vastaanottanut toiselta sopimuspuolelta diplomaattiteitse pyynnön erimielisyyden ratkaisemiseksi välimiesteitse, ja kolmas välimies on nimettävä tätä seuraavan kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa. Ellei jompikumpi sopimuspuoli nimeä välimiestä määräajan kuluessa, tai ellei kolmatta välimiestä ole nimetty määrätyn ajan kuluessa, voi jompikumpi sopimuspuoli pyytää Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston puheenjohtajaa nimeämään tarvittaessa välimiehen tai välimiehet. Kaikissa tapauksissa kolmannen välimiehen on oltava kolmannen valtion kansalainen, hänen on toimittava välitysoikeuden puheenjohtajana ja määrättävä paikka, jossa välitysmenettely tapahtuu.

3. Sopimuspuolet sitoutuvat noudattamaan tämän artiklan 2 kappaleen mukaan tehtyä ratkaisua.

4. Välitysoikeuden kulut jaetaan tasan sopimuspuolten kesken.

5. Jos ja niin kauan kuin sopimuspuoli laiminlyö tämän artiklan 2 kappaleen mukaan tehdyn ratkaisun noudattamisen, toinen sopimuspuoli voi rajoittaa, kieltäytyä myöntämästä taikka peruuttaa oikeudet tai etuoikeudet, jotka se on tämän sopimuksen perusteella myöntänyt laiminlyöneelle sopimuspuolelle tai nimetylle lentoliikenneyritykselle.

XXII artikla

Sopimuksen irtisanominen

Sopimuspuoli voi milloin tahansa tämän sopimuksen tultua voimaan ilmoittaa kirjallisesti diplomaattiteitse toiselle sopimuspuolelle päätöksestään irtisanoa tämä sopimus; tällainen ilmoitus on toimitettava samanaikaisesti Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle. Sopimus lakkaa olemasta voimassa yhden (1) vuoden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen sopimuspuoli on vastaanottanut mainitun ilmoituksen, ellei irtisanomisen peruuttamisesta soviita ennen tämän määräajan päättymistä. Ellei toinen sopimuspuoli tunnusta vastaanottaneensa ilmoitusta, se katsotaan vastaanotetuksi neljäntoista (14) päivän kuluttua siitä kun Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on sen vastaanottanut.

XXIII artikla

Rekisteröinti ICAOssa

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

XXIV artikla

Monenväliset sopimukset

Jos monenvälinen ilmailua koskeva sopimus tulee voimaan kummankin sopimuspuolen osalta, sellaisen yleissopimuksen määräykset ovat ensisijaiset tähän sopimukseen nähden. Tämän sopimuksen XIX artiklan mukaiset neuvottelut voidaan järjestää, jotta saadaan selvitettyä, missä määrin mainitun monenvälisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat tähän sopimukseen.

XXV artikla

Sopimuksen voimaantulo

Tätä sopimusta sovelletaan väliaikaisesti sen allekirjoituspäivästä lukien, ja se tulee voimaan kolmenkymmenen (30) päivän kuluttua siitä myöhäisemmästä päivämäärästä lukien, jolloin kumpikin sopimuspuoli osaltaan on ilmoittanut toiselle diplomaattisella nootilla, että se on saanut tarvittavan valtion sisäisen hyväksymisen tämän sopimuksen voimaansaatamiseksi.

XXVI artikla

Otsikot

Tämän sopimuksen artiklojen otsikoita on käytetty ainoastaan viittausten helpottamiseksi.

Tämän vakuudeksi allekirjoittaneet, hallitustensa siihen asianmukaisesti valtuuttamina, ovat allekirjoittaneet tämän sopimuksen.

Tehty kahtena kappaleena Helsingissä 28 päivänä toukokuuta 1990 suomen, ruotsin, englannin ja ranskan kielellä, jokaisen tekstin ollessa yhtä todistusvoimainen.

Suomen hallituksen puolesta

Kanadan hallituksen puolesta

LIITE
REITTITAUUKKO

I OSA

Suomen hallituksen nimeämä yksi tai useampi lentoliikenneyritys voi liikennöidä seuraavalla reitillä molempiin suuntiin:

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Paikat Kanadassa</u>	<u>Paikat Kanadasta edelleen</u>
Mikä tahansa paikka tai paikat Suomessa	Yksi Suomen nimeämä paikka Euroopassa	Montreal, Toronto	Yksi Suomen nimeämä paikka

Huomautuksia:

1. Viidennen vapauden oikeuksia ei voida käyttää millään välillä olevalla tai Kanadasta edelleen olevalla paikalla.
2. Nimetty yksi tai useampi lentoliikenneyritys voi valintansa mukaisesti jättää pois jollakin tai kaikilla lennoilla minkä tahansa paikan tai paikat edellyttäen, että kaikki lennot alkavat Suomesta tai päättyvät sinne.
3. Suomen nimeämiä välillä olevia ja Kanadasta edelleen olevia paikkoja voidaan vaihtaa ilmoittamalla siitä kuusikymmentä (60) päivää aikaisemmin Kanadan ilmailuviranomaisille.
4. Kauttakulkuoikeuksia voidaan käyttää välillä olevalla ja Kanadasta edelleen olevalla paikalla ainoastaan Montrealiin ja sieltä pois suuntautuvilla lennoilla.
5. Montrealiin ja Torontoon voidaan liikennöidä samalla tai eri lennoilla. Torontoon ei voida liikennöidä lennolla joka liikennöi välillä olevaan ja/tai Kanadasta edelleen olevaan paikkaan.
6. Kanadasta edelleen olevaa paikkaa voidaan käyttää välillä olevana paikkana.
7. Torontoon suuntautuvan liikennöimisen tulee tapahtua Lester B. Pearsonin kansainvälisen lentoaseman johdon hyväksymänä ajankohtana ja sen tulee käyttää johdon hyväksymää terminaalirakennusta.

LIITE
REITTITAUUKKO
II OSA

Kanadan hallituksen nimeämä yksi tai useampi lentoliikenneyritys voi liikennöidä seuraavalla reitillä molempiin suuntiin:

<u>Lähtöpaikat</u>	<u>Välillä olevat paikat</u>	<u>Paikat Suomessa</u>	<u>Paikat Suomesta edelleen</u>
Mikä tahansa paikka tai paikat Kanadassa	Kanadan nimeämät paikat Euroopassa	Helsinki	Kanadan nimeämät paikat

Huomautuksia:

1. Täysiä liikenneoikeuksia voidaan käyttää millä tahansa tai kaikilla reitillä olevilla paikoilla.
2. Nimetty yksi tai useampi lentoliikenneyritys voi valintansa mukaisesti jättää pois jollakin tai kaikilla lennoilla minkä tahansa paikan tai paikat edellyttäen, että kaikki lennot alkavat Kanadasta tai päättyvät sinne.
3. Kanadan nimeämiä välillä olevia ja Suomesta edelleen olevia paikkoja voidaan vaihtaa ilmoittamalla siitä kuusikymmentä (60) päivää aikaisemmin Suomen ilmailuviranomaisille.
4. Kanadan tulee valita Suomesta edelleen nimeämikseen paikoiksi Euroopassa, Neuvostoliitossa ja Lähi-Idässä sijaitsevat paikat.
5. Kanadan nimeämien välillä olevien ja Suomesta edelleen olevien paikkojen kokonaismäärä ei saa ylittää missään vaiheessa neljää (4). Enintään kaksi (2) paikkaa kerrallaan voi olla Suomesta edelleen olevina paikkoina.
6. Helsinkiin suuntautuvan liikennöimisen tulee tapahtua Helsinki-Vantaan lentoaseman johdon hyväksymänä ajankohtana ja sen tulee käyttää johdon hyväksymää terminaalirakennusta.

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA FINLANDE ET LE GOUVERNEMENT DU CANADA CONCERNANT LE TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS ET AU-DELÀ

Le Gouvernement de la Finlande et le Gouvernement du Canada, ci-après dénommés les Parties contractantes,

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

Désirant conclure un accord aux fins d'établir des services aériens entre leurs territoires respectifs et au-delà.

Sont convenus de ce qui suit:

Article I. Définitions

Aux fins du présent Accord et sauf dispositions contraires:

a) "Autorités aéronautiques" signifie, dans le cas de la Finlande, le Conseil nationale de l'Aviation et, dans le cas du Canada, le ministre des Transports et l'Office national des transports du Canada et, dans les deux cas, toute autre autorité ou personne habilitée à exercer les fonctions qu'exercent lesdites autorités;

b) "Services convenus" signifie les services aériens réguliers pour le transport des passagers, des marchandises et du courrier, de façon séparée ou combinée, sur les routes spécifiées dans l'Annexe jointe au présent Accord;

c) "Accord" signifie le présent Accord, l'Annexe qui l'accompagne, et toute modification qui peut leur être apportée;

d) "Convention" signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, ainsi que toute annexe adoptée aux termes de l'Article 90 de ladite Convention et toute modification à ces annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 de cette dernière, pourvu que ces annexes et modifications aient été agréées par les deux Parties contractantes;

e) "Entreprise de transport aérien désignée" signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément aux articles IV et V du présent Accord;

f) "Tarifs" sera réputé comprendre tous les tarifs, taxes, prix, frais de transport, conditions du transport, classifications, règles, réglementations, pratiques et services s'y rapportant, à l'exclusion toutefois de la rémunération et des conditions touchant le transport du courrier;

g) "Territoire", "Service aérien", "Service aérien international", "Entreprise de transport aérien" et "Escale non commerciale" ont la signification qui leur est attribuée dans les articles 2 et 96 de la Convention;

Article II. Octroi des droits

1. Sauf stipulation contraire dans l'Annexe, chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par l'autre Partie contractante:

- a) survoler son territoire sans y atterrir;
- b) faire des escales non commerciales sur son territoire-
- c) atterrir sur son territoire dans l'exploitation des routes spécifiées dans l'Annexe, afin d'y embarquer et d'y débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier, transportés en trafic international, de façon séparée ou combinée.

2. Les entreprises de transport aérien de chaque Partie contractante autres que celles désignées en vertu de l'Article IV du présent Accord, jouiront également des droits spécifiés aux alinéas I a et I b du présent Article .

3. Rien dans le paragraphe 1 du présent rticle ne sera considéré comme conférant à une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes le privilège d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers et des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, en un autre point du territoire de l'autre Partie contractante,

Article III. Rupture de charge

Une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes ne pourra effectuer une rupture de charge en un point quelconque sur la route spécifiée qu'aux conditions suivantes:

- (i) la rupture de charge est justifiée pour des raisons de rentabilité;
- (ii) l'aéronef assurant le service dans la section de la route la plus éloignée du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien n'a pas une capacité supérieure à celle de l'aéronef desservant la section la plus proche;
- (iii) l'aéronef de capacité inférieure assurera le service uniquement en correspondance avec l'aéronef de capacité supérieure et son horaire devra être établi en conséquence; le premier arrivera au point de transbordement pour prendre à bord du trafic transbordé de l'aéronef de capacité supérieure ou débarquer du trafic qui sera pris à bord par ce dernier; la capacité des deux aéronefs sera déterminée en tenant compte de ce but au premier chef;
- (iv) le volume de trafic en parcours direct est suffisant;
- (v) l'entreprise de transport aérien ne peut se présenter au public, par voie de publicité ou d'autres moyens, comme assurant un service à partir du point où s'effectue le changement d'aéronef, à moins d'y être autorisée en vertu de l'Annexe;
- (vi) dans le cas de tout vol à destination du territoire de l'autre Partie contractante, un seul vol est permis en provenance de ce territoire, à moins que les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante n'autorisent plus d'un vol,

(vii) les dispositions de l'article XI du présent Accord s'appliquent à tous les arrangements relatifs à la rupture de charge.

Article IV. Désignation

Chaque Partie contractante aura le droit de désigner, par note diplomatique, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour l'exploitation des services convenus sur toute route spécifiée dans l'Annexe pour cette Partie contractante, et de substituer une autre entreprise à celle précédemment désignée.

Article V. Autorisation

1. Dès réception d'un avis de désignation ou de substitution émis par l'une des Parties contractantes aux termes de l'article IV du présent Accord, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante devront, conformément aux lois et règlements de cette dernière, accorder sans délai à toute entreprise de transport aérien ainsi désignée les autorisations nécessaires à l'exploitation des services convenus pour lesquels cette entreprise a été désignée.

2. Dès réception des autorisations en question, l'entreprise de transport aérien pourra commencer à tout moment à exploiter les services convenus, en totalité ou en partie, pourvu que les tarifs établis conformément aux dispositions de l'article XIV du présent Accord et applicables auxdits services soient en vigueur.

Article VI. Révocation et limitation de l'autorisation

1. Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes auront le droit de retenir, de révoquer ou d'assortir de conditions, temporairement ou de façon permanente, les autorisations mentionnées à l'article V à l'égard d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante:

a) si l'entreprise en cause ne peut convaincre les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante qu'elle satisfait aux lois et règlements appliqués normalement et raisonnablement par les autorités conformément à la Convention;

b) si l'entreprise en cause ne se conforme pas aux lois et règlements de ladite Partie contractante;

c) si la preuve n'a pas été faite qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise en cause sont entre les mains de la Partie contractante désignant l'entreprise ou de ses ressortissants;

d) si, dans l'exploitation des services l'entreprise en cause enfreint de toute autre manière les conditions énoncées dans le présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour empêcher les infractions aux lois et règlements susmentionnés, les droits énumérés au paragraphe 1 du présent article ne seront exercés qu'après consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Sauf entente contraire entre les Parties

contractantes, ces consultations commenceront dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet par l'autre Partie contractante.

Article VII. Application des lois

1. Les lois, règlements et pratiques de l'une des Parties contractantes régissant, sur son territoire, l'entrée, et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ainsi que l'exploitation et le pilotage de ces aéronefs devront être observés par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante à l'entrée et à la sortie du territoire de cette Partie contractante, ainsi que pendant leur séjour dans ledit territoire.

2. Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs aux formalités d'entrée, de congé, de transit, d'immigration, de passeport, de douane et de quarantaine devront être observés par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, par leurs équipages et leurs passagers ou en leur nom et pour les marchandises et le courrier en transit, à l'entrée et à la sortie du territoire de cette Partie contractante ainsi que pendant leur séjour dans ledit territoire.

Article VIII. Reconnaissance des certificats et brevets et licences

1. Les certificats de navigabilité, brevets d'aptitude et licences décernés ou validés par l'une des Parties contractantes et encore en vigueur seront reconnus comme valides par l'autre Partie contractante pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord, à condition que ces certificats, brevets ou licences aient été décernés ou validés conformément aux normes établies en vertu de la Convention. Chaque Partie contractante se réserve le droit, toutefois, de refuser de reconnaître, aux fins de vols effectués au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante.

2. Si les privilèges ou conditions des licences, certificats ou brevets mentionnés au paragraphe 1 ci-dessus, qui ont été délivrés par les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes à toute personne ou entreprise de transport aérien désignée exploitant les services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe au présent Accord, permettent une dérogation aux normes établies en vertu de la Convention et que cette dérogation a été notifiée à l'Organisation de l'aviation civile internationale, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante pourront demander des consultations avec les autorités aéronautiques de la première Partie contractante afin de vérifier si elles peuvent accepter la pratique en question. A défaut d'une entente satisfaisante sur les questions relatives à la sécurité des vols, il y aura lieu d'appliquer l'article VI; autrement, l'article XXI s'appliquera.

Article IX. Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation réciproque de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, fait partie intégrante du présent Accord.

2. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes conviennent d'agir en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sûreté de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et de tout autre accord multilatéral relatif à la sûreté de l'aviation liant les deux Parties contractantes.

3. Les Parties contractantes s'accorderont mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sûreté desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

4. Dans la mesure où celles-ci s'appliquent à leur égard, les Parties contractantes se conformeront, dans leurs relations mutuelles aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale; elles exigeront des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Chaque partie contractante notifiera l'autre Partie contractante, de son intention de faire enregistrer une demande de dérogation aux normes de (OACI) concernant la sûreté de l'aviation.

5. Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs pourront être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté visées au paragraphe 4 ci-dessus et prescrites par l'autre Partie contractante à l'entrée ou à la sortie de son territoire ou durant le séjour dans ledit territoire. Chaque Partie contractante veillera à ce que soient effectivement appliquées sur son territoire des mesures adéquates pour assurer la protection des aéronefs, pour contrôler les passagers et leurs bagages à main, et pour procéder à une vérification adéquate des équipages, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement.

6. Chaque Partie contractante convient d'examiner avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté soient prises pour faire face à une menace particulière.

7. Chaque Partie contractante convient d'examiner avec bienveillance toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante visant la conclusion d'ententes administratives réciproques en vertu desquelles les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes pourraient, dans le territoire de l'autre Partie contractante, procéder elles-mêmes à l'évaluation des mesures de sûreté prises par les exploitants d'aéronefs en ce qui concerne les vols à destination du territoire de la première Partie contractante.

8. En cas de capture ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêter-

ont mutuellement assistance en facilitant les communications et autres mesures appropriées visant à mettre fin rapidement sans danger à l'incident ou à la menace.

9. Si l'une des Parties contractantes a des motifs sérieux de penser que l'autre Partie contractante déroge aux dispositions du présent article, la première Partie contractante pourra demander la tenue immédiate de consultations avec l'autre Partie contractante. À défaut d'une entente satisfaisante, il y aura lieu d'appliquer l'article VI du présent Accord.

Article X. Droits relatifs à l'utilisation des aéroports et autres installations

1. Les droits imposés sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes pour l'utilisation des aéroports et autres installations de navigation aérienne à l'aéronef de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante ne seront pas plus élevés que ceux imposés à une entreprise nationale exploitant des services aériens internationaux analogues.

2. Aucune des Parties contractantes n'accordera la préférence à sa propre entreprise ou à toute entreprise de transport aérien par rapport à une entreprise désignée de l'autre Partie contractante dans l'application de ses règlements régissant les douanes, l'immigration, la quarantaine et autres règlements similaires, non plus que dans l'utilisation des aéroports, des voies aériennes, des services de circulation aérienne et des installations connexes sous son contrôle.

Article XI. Capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes bénéficieront de possibilités justes et égales pour l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées dans l'Annexe.

2. Dans l'exploitation des services convenus, les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes tiendront compte des intérêts de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas nuire à la bonne marche des services que celles-ci assurent sur la totalité ou sur une partie de la même route.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes seront raisonnablement axés sur les besoins du public en matière de transport sur les routes spécifiées et auront pour objectif premier d'offrir, selon un coefficient de charge raisonnable, une capacité suffisante pour répondre aux besoins actuels et aux prévisions raisonnables en matière de transport des passagers, des marchandises et du courrier entre le territoire de la Partie qui a désigné les entreprises de transport aérien et les pays de destination finale du trafic.

4. Le transport des passagers, des marchandises et du courrier embarqués et débarqués en des points des routes spécifiées situés sur des territoires d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise ou les entreprises de transport aérien sera assuré conformément au principe général selon lequel la capacité doit être adaptée:

a) aux exigences du trafic à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien;

b) aux exigences du trafic dans la région que traverse l'entreprise de transport aérien, compte tenu des autres services de transport assurés par les entreprises de transport aérien des États de la région;

c) aux exigences de l'exploitation des liaisons directes.

5. Les entreprises de transport aérien désignées conviendront de la capacité, c'est à dire de la fréquence des services et du type d'aéronef, à assurer sur les routes spécifiées, conformément aux principes énoncés dans le présent Article et sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. À défaut d'entente entre les entreprises de transport aérien désignées, la question sera renvoyée aux autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui s'efforceront de régler le problème s'il y a lieu, conformément à l'article XIX du présent Accord. Jusqu'à ce qu'un arrangement intervienne entre les entreprises ou entre les autorités aéronautiques, le statu quo sera maintenu.

Article XII. Statistiques

1. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes se communiqueront mutuellement tous les trois mois des relevés statistiques mensuels, englobant toute l'information requise pour déterminer le niveau de trafic exploité entre des points sur les routes spécifiées dans l'Annexe et montrant les points d'origine et de destination finale de ce trafic.

2. Le contenu de ces relevés statistiques et les méthodes de transmission d'une Partie contractante à l'autre seront déterminés d'un commun accord par les autorités aéronautiques des deux Parties, et les mesures convenues seront appliquées au plus tard quatre (4) mois après qu'une entreprise de transport aérien désignée de l'une ou des deux Parties contractantes aura commencé l'exploitation de l'ensemble ou d'une partie des services convenus en vertu de l'Annexe au présent Accord.

3. À défaut d'une entente satisfaisante concernant l'échange de statistiques, l'une ou l'autre des Parties contractantes peut invoquer à son gré l'article XIX du présent Accord.

Article XIII. Droits de douanes et autres frais

1. À titre réciproque, chaque Partie contractante exemptera l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, dans toute la mesure où sa législation nationale le permet, des restrictions à l'importation, des droits de douanes, des taxes d'accise, des frais d'inspection et des autres droits et taxes nationaux sur les aéronefs, les carburants, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions (y compris les boissons, le tabac et autres produits destinés à la vente en quantité limitée aux passagers durant le vol), et les autres articles qui doivent être utilisés ou sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante assurant les services convenus, de même que le matériel publicitaire courant distribué gratuitement par cette entreprise désignée.

2. Les exemptions accordées en vertu du présent article s'appliqueront aux objets visés au paragraphe 1 du présent article qui seront:

a) introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante ou pour son compte;

b) conservés à bord d'aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes au moment de l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou du départ dudit territoire;

c) pris à bord d'aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans le cadre de l'exploitation des services convenus; que ces objets soient ou non utilisés ou consommés entièrement à l'intérieur du territoire de la Partie contractante qui accorde l'exemption, à condition qu'il n'en soit pas disposé sur le territoire de ladite Partie contractante.

3. L'équipement normal que transportent les aéronefs, ainsi que les fournitures et approvisionnements généralement conservés à bord des aéronefs d'une entreprise de transport aérien désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes ne pourront être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante sans l'approbation des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit disposé conformément aux règlements douaniers.

Article XIV. Tarifs

1. Les tarifs à appliquer pour l'exploitation des services convenus seront fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation pertinents, notamment les frais d'exploitation, la réalisation d'un bénéfice raisonnable, les caractéristiques du service telles que les normes relatives à la vitesse et au confort et, s'il y a lieu, les tarifs appliqués par d'autres entreprises de transport aérien pour toute section des routes spécifiées. Ces tarifs seront fixés conformément aux dispositions ci-dessous du présent article .

2. Dans la mesure du possible, les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes, et ce par l'entremise, chaque fois que cela sera possible, d'un mécanisme international approprié de coordination des tarifs. Sauf s'il en a été décidé autrement en ce qui concerne l'application du paragraphe 4 du présent article, chaque entreprise de transport aérien désignée ne devra rendre compte qu'aux autorités aéronautiques dont elle relève du caractère raisonnable et justifiable des tarifs.

3. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes quarante-cinq (45) jours au moins avant la date proposée pour leur entrée en vigueur; les autorités aéronautiques pourront accepter un délai plus court dans des cas particuliers. Si dans un délai de trente (30) jours à compter de la date de la soumission, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante n'ont pas notifié les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante qu'elles sont insatisfaites d'un tarif soumis, ce tarif sera considéré comme approuvé et entrera en vigueur au terme de la période de quarante-cinq (45) jours mentionnée ci-dessus. Si elles acceptent un délai plus court pour la soumission d'un tarif, les autorités aéronautiques pourront également convenir que le délai dans lequel l'avis d'insatisfaction doit être donné sera de moins de trente (30) jours.

4. Si un tarif ne peut être fixé conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessus ou si, pendant la période applicable conformément au paragraphe 3 ci-dessus, un avis d'insatisfaction a été notifié, les autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de fixer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent se mettre d'accord sur un tarif qui leur a été soumis en vertu du paragraphe 3 du présent article ou sur un tarif qu'elles devaient fixer conformément au paragraphe 4 du présent article, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article XXI du présent Accord.

6. a) Aucun tarif n'entrera en vigueur si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre des Parties contractantes en sont insatisfaites, sous réserve des dispositions du paragraphe 3 de l'article XXI du présent Accord.

b) Les tarifs établis conformément aux dispositions du présent article resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient établis conformément aux dispositions du présent article ou de l'article XXI du présent Accord.

7. Si les autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes ne sont plus satisfaites d'un tarif établi ou souhaitent le réviser, elles devront en aviser les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante et les entreprises de transport aérien désignées devront essayer de s'entendre à cet égard. Si les entreprises de transport aérien désignées ne peuvent se mettre d'accord, les modalités prévues aux paragraphes 4 et 5 du présent article s'appliqueront.

8. En ce qui concerne le transport entre les territoires des Parties contractantes, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante auront le droit d'aligner leurs tarifs sur tout tarif licite offert au public pour des services réguliers ainsi que sur les prix au détail des services nolisés dans des conditions qui, sans être identiques, sont en gros équivalentes. En ce qui concerne le transport entre le territoire d'une Partie contractante et des points sur les services convenus dans des pays tiers, l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes pourront aligner leurs tarifs sur les tarifs appliqués par ces entreprises bénéficiant de la troisième et de la quatrième liberté de l'air dans le même secteur, mais ils ne devront être ni plus bas ni assortis de conditions moins restrictives. Dans tous les cas d'alignement, les tarifs proposés doivent être soumis avec des documents prouvant de façon satisfaisante que les tarifs sur lesquels on s'aligne sont réellement offerts au public et que l'alignement en question est conforme aux exigences du présent article. Sauf entente contraire entre les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, les tarifs introduits aux fins d'alignement resteront en vigueur seulement tant que les tarifs des services réguliers ou les prix au détail des services nolisés sur lesquels ils sont alignés seront offerts.

9. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront de faire en sorte (a) que les tarifs imposés et perçus soient conformes aux tarifs qu'elles ont l'une et l'autre approuvés, et (b) qu'aucune entreprise de transport aérien ne réduise ses tarifs par quelque moyen que ce soit, directement ou indirectement, y compris par le paiement de commissions excessives aux agents des ventes.

Article XV. Ventes et transfert de fonds

1. Chaque entreprise de transport aérien désignée aura le droit de procéder à la vente de titres de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire de ses agents. L'entreprise aura le droit de vendre de tels titres, et toute personne aura la faculté de les acquérir dans la monnaie de ce territoire ou dans les monnaies librement convertibles d'autres pays.

2. Chaque Partie contractante accordera aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante le droit de transférer librement, conformément au Code de l'OCDE relatif à la libération des opérations invisibles courantes, signé par les deux Parties contractantes, les fonds provenant de leurs opérations courantes. Ces transferts seront effectués sur la base des taux de change applicables aux paiements courants au moment du transfert et ne seront assujettis à aucuns frais sauf ceux que les banques perçoivent normalement pour ces transactions.

Article XVI. Taxation

Les Parties contractantes se conformeront aux dispositions pertinentes de la Convention entre le gouvernement du Canada et le gouvernement de la République de Finlande pour éviter la double imposition et empêcher la fraude fiscale en matière d'impôt sur les revenus, signée à Ottawa le 28 mars 1959, telle que modifiée ou abrogée, en ce qui concerne les bénéfices provenant de l'exploitation d'aéronefs en trafic international, conformément au présent Accord, par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante.

Article XVII. Représentants des entreprises de transport aérien

L'entreprise ou les entreprises de transport aérien d'une Partie contractante sont autorisées à affecter sur le territoire de l'autre Partie contractante les représentants et les employés des secteurs commercial, opérationnel et technique dont elles ont besoin pour l'exploitation des services convenus. Au gré de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien, ces besoins pourront être comblés par leur propre personnel ou par des employés de tout autre organisme, compagnie ou entreprise de transport aérien compétents opérant sur le territoire de l'autre Partie contractante. Les représentants et employés observeront les lois et règlements en vigueur sur le territoire de l'autre Partie contractante.

Article XVIII. Applicabilité aux services nolisés

1. Les dispositions énoncées aux articles VII, VIII, IX, X, XIII, XV, XVI, XVII et XIX du présent Accord s'appliqueront également aux vols nolisés effectués par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante, ainsi qu'à l'entreprise effectuant ces vols.

2. Les dispositions du paragraphe 1 du présent article ne devront pas contrevenir à l'application des lois et règlements nationaux régissant le droit des entreprises de transport aérien d'exploiter des vols nolisés ou la conduite des entreprises de transport aérien ou d'autres parties s'occupant de l'organisation de telles opérations.

Article XIX. Consultations

Les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre, dans un esprit d'étroite collaboration, afin de veiller à l'application et au respect satisfaisant des dispositions du présent Accord et de l'Annexe.

Article XX. Modification de l'Accord

Si l'une ou l'autre des Parties contractantes estime souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle pourra demander des consultations avec l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui pourront se faire par voie de discussions ou par correspondance, commenceront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande. Si la modification ne touche que l'Annexe, les Parties contractantes pourront être représentées lors des consultations par leurs autorités aéronautiques respectives. Toute modification convenue à la suite de ces consultations entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

Article XXI. Règlement des différends

1. S'il survient entre elles un différend au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront convenir de soumettre le différend à la décision de quelque personne ou organisme ou, au gré de l'une ou l'autre des Parties contractantes, à la décision d'un Tribunal composé de trois arbitres, les deux premiers étant nommés respectivement par les Parties contractantes, et le troisième étant désigné par les deux premiers. Chacune des Parties contractantes nommera un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date où l'une d'elles aura reçu de l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, une note demandant l'arbitrage du différend; le troisième arbitre sera désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas un arbitre dans le délai spécifié, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai spécifié, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pourra être invité par l'une ou l'autre des Parties contractantes à nommer un arbitre ou des arbitres selon le cas. Dans tous les cas, le troisième arbitre sera un ressortissant d'un État tiers, agira en qualité de président du Tribunal et déterminera le lieu de l'arbitrage.

3. Les Parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue aux termes du paragraphe 2 du présent article.

4. Les frais du tribunal seront partagés également entre les Parties contractantes.

5. Si l'une des Parties contractantes ne se conforme pas à une décision rendue en application du paragraphe 2 du présent Article, l'autre Partie contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie contractante en défaut ou à l'entreprise désignée en défaut.

Article XXII. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes pourra, à tout moment à compter de la date d'entrée en vigueur du présent Accord, notifier par écrit à l'autre Partie contractante, par voie diplomatique, sa décision de dénoncer le présent Accord; cette notification sera envoyée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. L'Accord prendra fin un (1) an après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que ladite notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'un accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XXIII. Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et toute modification qui y sera apportée seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article XXIV. Conventions multilatérales

Si une convention aéronautique multilatérale de caractère général liant les deux Parties contractantes entre en vigueur, les dispositions de cette convention prévaudront. Des consultations pourront avoir lieu, conformément à l'Article XIX du présent Accord, aux fins de déterminer dans quelle mesure le présent Accord est touché par les dispositions de la convention multilatérale.

Article XXV. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera provisoirement en vigueur trente (30) jours après la date de sa signature et définitivement à la date la plus tardive à laquelle les Parties contractantes se seront notifiées par note diplomatique qu'elles ont obtenu toutes les autorisations nationales nécessaires pour donner suite à cet Accord.

Article XXVI. Titres

Les titres employés dans le présent Accord ne servent qu'à des fins de renvoi.

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

Fait en deux exemplaires à Helsinki le 28^{ième} jour de mai 1990 en finnois, en suédois, en anglais et en français, chaque version faisant également foi.

Pour le Gouvernement de la Finlande

Pour le Gouvernement du Canada

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

SECTION I

La route suivante pourra être exploitée dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le gouvernement de la Finlande:

Points d'origine	Points intermédiaires	Points au Canada	Points au-delà
Tout point ou tous points en Finlande	Un point en Europe que désignera la Finlande	Montréal Toronto	Un point que désignera la Finlande

Notes

1. Aucun droit de la cinquième liberté ne pourra être exercé au point intermédiaire ni au point au-delà.

2. Au gré de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées, l'un quelconque ou l'ensemble des points pourront être omis sur l'un quelconque des vols ou sur tous les vols à condition que tous les services commencent ou se terminent sur le territoire de la Finlande.

3. Le point intermédiaire et le point au-delà que désignera la Finlande pourront être changés, moyennant préavis de soixante (60) jours aux autorités aéronautiques du Canada.

4. Des droits de transit ne pourront être exercés au point intermédiaire et au point au-delà que sur les services à destination et en provenance de Montréal.

5. Un même vol ou des vols distincts peuvent desservir Montréal et Toronto. Toronto ne peut être desservie par un vol desservant le point intermédiaire ou le point au-delà.

6. Le point au-delà pourra être exploité comme un point intermédiaire.

7. Le service à Toronto sera assuré à des heures et en un lieu de l'aérogare acceptables pour la direction de l'aéroport international Lester B. Pearson .

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

SECTION II

La route suivante pourra être exploitée dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien désignées par le gouvernement du Canada:

Points d'origine	Points intermédiaires	Points en Finlande	Points au-delà
Tout point ou tous points au Canada	Points en Europe que désignera le Canada	Helsinki	Points que désignera le Canada

Notes

1. Tous les droits de trafic pourront être exercés à l'un quelconque ou à tous les points situés sur la route.

2. Au gré de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignées, l'un quelconque ou l'ensemble des points pourront être omis sur l'un quelconque des vols ou sur tous les vols à condition que tous les services commencent ou se terminent sur le territoire du Canada.

3. Les points intermédiaires et les points au-delà pourront être changés moyennant un préavis de soixante (60) jours aux autorités aéronautiques de la Finlande.

4. Les points au-delà à désigner par le Canada seront choisis parmi des points situés en Europe, en URSS et au Moyen-Orient.

5. Le nombre total de points intermédiaires et au-delà à désigner par le Canada ne doit à aucun moment dépasser quatre (4). Au plus deux (2) points pourront être exploités au même moment comme points au-delà.

6. Le service à Helsinki sera assuré à des heures et en un lieu de l'aérogare acceptables pour la direction de l'aéroport Vantaa d'Helsinki.

[SWEDISH TEXT — TEXTE SUÉDOIS]

AVTAL

mellan Finlands regering och Canadas regering om luftfarten mellan de båda ländernas territorier samt om transitotrafiken genom dem

Finlands regering och Canadas regering,
nedan "de avtalslutande parterna",

vilka vardera är parter i konventionen angående internationell civil luftfart, som öppnades för undertecknande i Chicago den 7 december 1944,

vilka önskar ingå ett avtal angående luftfarten mellan de båda ländernas territorier och transitotrafiken genom dem,
har kommit överens om följande:

Artikel I

Definitioner

I detta avtal avses, om inte annat anges, med:

a) "luftfartsmyndigheter" i fråga om Finland luftfartsstyrelsen och i fråga om Canada trafikministern (Minister of Transport) och den kanadensiska transportmyndigheten (National Transportation Agency of Canada), eller beträffande vardera varje annan myndighet eller person som har bemyndigats utöva de funktioner, som nu handlas av nämnda myndigheter;

b) "överenskommen trafik" reguljär lufttrafik för befordran av passagerare, frakt och post, särskilt för sig eller i kombination med varandra på de linjer, som specificerats i bilagan till detta avtal;

c) "avtal" detta avtal, den därtill fogade bilagan, samt varje ändring därtill;

d) "konvention" den i Chicago den 7 december 1944 för undertecknande öppnade konventionen angående internationell civil luftfart, inbegripet alla enligt konventionens artikel 90 godkända bilagor samt alla enligt artiklarna 90

och 94 i bilagor eller i konventionen företagna ändringar i den omfattning som vardera avtalslutande parten godkänt dessa bilagor och ändringar;

e) "utsett lufttrafikföretag" lufttrafikföretag, som utsetts att bedriva trafik och beviljats trafiktillstånd i enlighet med artiklarna IV och V i detta avtal;

f) "tariffer" alla fraktpriser, skatter, passagerarpriser, avgifter för transport, transportvillkor, klassifikationer, regler, bestämmelser, praxis och tjänster i anslutning till dessa, dock med undantag av avgifter och villkor för postbefordran;

g) "territorium", "lufttrafik", "internationell lufttrafik", "lufttrafikföretag" och "landning utan kommersiellt syfte" vad i artiklarna 2 och 96 i konventionen anges om dem.

Artikel II

Beviljande av rättigheter

1. Vardera avtalslutande parten beviljar den andra avtalslutande parten, om inte annat specificerats i bilagan, följande rättigheter för bedrivande av internationell lufttrafik av det eller de lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalslutande parten:

a) att utan mellanlandning flyga över dess territorium;

b) att utan kommersiella syften landa inom dess territorium;

c) att vid bedrivande av trafik på de linjer som specificerats i bilagan landa inom dess territorium i syfte att i internationell trafik taga ombord och avlämna passagerare och frakt, inbegripet post, särskilt för sig eller i kombination med varandra.

2. Vardera avtalslutande partens lufttrafikföretag, andra än de som utsetts enligt artikel IV i detta avtal, åtnjuter även de rättigheter som specificerats i stycke 1 punkterna a och b i denna artikel.

3. Bestämmelserna i stycke 1 i denna artikel berättigar inte ett av den ena avtalslutande parten utsett lufttrafikföretag att inom den andra avtalslutande partens territorium taga ombord passagerare och frakt, inbegripet post, till befordran mot ersättning eller avgift till

annan ort inom denna andra avtalsslutande parts territorium.

Artikel III

Byte av luftfartyg

Ett av den ena avtalsslutande parten utsett lufttrafikföretag kan byta luftfartyg på vilken ort som helst på den specificerade linjen under följande förutsättningar:

(i) bytet är motiverat med hänsyn till trafikens lönsamhet;

(ii) kapaciteten hos luftfartyget på den linjesektor som är mera avlägsen från territorium, tillhörigt den avtalsslutande part som utsett lufttrafikföretaget, är inte större än den kapacitet som insatts på den närmare belägna sektorn;

(iii) luftfartyget med mindre kapacitet bedriver trafik enbart i samband med luftfartyget med större kapacitet och det har satts in för detta ändamål; det förstnämnda luftfartyget bör anlända till orten där byte av luftfartyg sker i syfte att befordra trafik som överförs från, eller som skall överföras till luftfartyget med större kapacitet; och vardera luftfartygets kapacitet skall i första hand bestämmas med hänsyn till detta syfte;

(iv) en skäligen mängd transitotrafik föreligger;

(v) lufttrafikföretaget skall inte genom annonsering eller på annat sätt ge allmänheten en bild av att erbjuda trafik utgående från den ort där byte av luftfartyg sker, om inte annat tillåts i bilagan;

(vi) i samband med varje enstaka flygning till den andra avtalsslutande partens territorium kan endast en flygning ske ut från detta territorium, ifall inte lufttrafikföretaget erhållit tillstånd av den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter att utföra mera än en flygning; och

(vii) bestämmelserna i artikel XI i detta avtal reglerar alla arrangemang som görs med avseende på byte av luftfartyg.

Artikel IV

Utseende av lufttrafikföretag

Vardera avtalsslutande parten äger rätt att genom diplomatisk not utse ett eller flera

lufttrafikföretag att bedriva överenskommen trafik på varje linje som i bilagan specificerats för sådan avtalsslutande part och att ersätta ett tidigare utsett lufttrafikföretag med ett annat.

Artikel V

Beviljande av trafik tillstånd

1. Efter det den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter mottagit meddelande om utseende eller ersättande enligt artikel IV skall de, i överensstämmelse med landets lagar och föreskrifter, med minsta möjliga dröjsmål bevilja ett sålunda utsett lufttrafikföretag behöriga tillstånd att bedriva överenskommen trafik för vilket detta lufttrafikföretag utsetts.

2. Då sådana tillstånd erhållits kan lufttrafikföretaget när som helst inleda överenskommen trafik, i full utsträckning eller delvis, under förutsättning att de i enlighet med bestämmelserna artikel XIV i detta avtal fastställda tarifferna är gällande för sådan trafik.

Artikel VI

Återkallande eller begränsning av trafik tillstånd

1. Vardera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter har rätt att tillfälligt eller varaktigt vägra bevilja i artikel V avsedda tillstånd åt ett lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten, återkalla sådana tillstånd eller uppställa villkor för dem:

a) om ett sådant lufttrafikföretag inte förmår visa denna avtalsslutande parts luftfartsmyndigheter att det uppfyller de villkor som uppställs i lagar och föreskrifter, vilka nämnda myndigheter normalt och skäligen tillämpar i överensstämmelse med konventionen;

b) om sådant lufttrafikföretag underlåter att iaktta denna avtalsslutande parts lagar och föreskrifter;

c) om de anser, att den avtalsslutande part som utsett lufttrafikföretaget eller denna parts medborgare inte har den huvudsakliga äganderätten till och inte utövar verklig kontroll över lufttrafikföretaget; och

d) om lufttrafikföretaget i annat hänseende underlåter att bedriva trafiken i överensstämmelse med de villkor som uppställs i detta avtal.

2. Är omedelbar åtgärd inte nödvändig för hindrande av överträdelse av ovan berörda lagar och föreskrifter, skall de rättigheter som avses i stycke 1 i denna artikel inte tillgripas förrän underhandlingar förts med den andra avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter. Har inte annat överenskommit mellan de avtalsslutande parterna skall sådana underhandlingar inledas inom trettio (30) dagar efter det den andra avtalsslutande parten mottagit begäran därom.

Artikel VII

Tillämpning av lagar och föreskrifter

1. Avtalsslutande parts lagar, föreskrifter och förfaringsätt beträffande i internationell lufttrafik insatt luftfartygs tillträde till eller avgång från dess territorium samt beträffande sådant luftfartygs drift och navigation inom dess territorium, skall iakttas av lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten vid ankomst till, avgång från samt under uppehåll inom sagda territorium.

2. Avtalsslutande parts lagar och föreskrifter gällande ankomst, klarering, transitering, immigration, pass, tull och karantän, skall iakttas av lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalsslutande parten samt av eller beträffande sådant lufttrafikföretags besättning, passagerare, frakt och post vid transitering inom, tillträde till, avgång från samt under uppehåll inom sådan avtalsslutande parts territorium.

Artikel VIII

Erkännande av bevis och certifikat

1. Luftvärdighetsbevis, behörighetsbevis och certifikat, som utfärdats eller godkänts av den ena avtalsslutande parten och som alltjämt är i kraft, skall av den andra avtalsslutande parten erkännas giltiga med hänsyn till bedrivande av överenskommen trafik på de linjer som specificerats i bilagan till detta avtal, under förutsätt-

ning att sådana bevis eller certifikat utfärdats eller godkänts enligt och i överensstämmelse med de normer som fastställts enligt konventionen. Vardera avtalslutande parten förbehåller sig dock rätt att för flygningar ovanom dess eget territorium vägra erkänna behörighetsbevis och certifikat, som för dess egna medborgare utfärdats av den andra avtalslutande parten.

2. Om rättigheterna eller villkoren i de i stycke 1 ovan nämnda bevisen eller certifikaten, utfärdade av den ena avtalslutande partens luftfartsmyndigheter åt någon person eller åt något utsett lufttrafikföretag som bedriver överenskommen trafik på de i bilagan till detta avtal specificerade linjerna, tillåter skiljaktighet från de normer som fastställts enligt konventionen och denna skiljaktighet anmäls till Internationella civila luftfartsorganisationen, kan den andra avtalslutande partens luftfartsmyndigheter begära underhandlingar med den förstnämnda avtalslutande partens luftfartsmyndigheter i syfte att förvissa sig om att ifrågakvarande förfarande är godtagbart för dem. Om tillfredsställande samförstånd i ärenden rörande flygsäkerhet inte uppnås, utgör detta grund för tillämpning av artikel VI; i övriga fall tillämpas artikel XXI.

Artikel IX

Tryggande av lufttrafik

1. De avtalslutande parterna bekräftar ånyo, i överensstämmelse med sina folkrättsliga rättigheter och skyldigheter, att deras skyldighet gentemot varandra att trygga civil lufttrafik mot handlingar avseende olagligt ingripande utgör en integrerande del av detta avtal.

2. Utan att begränsa allmängiltigheten i fråga om deras folkrättsliga rättigheter och skyldigheter skall de avtalslutande parterna i synnerhet handla i överensstämmelse med bestämmelserna i den i Tokio den 14 september 1963 undertecknade konventionen rörande brott och vissa andra handlingar, begångna ombord på luftfartyg, i den i Haag den 16 december 1970 undertecknade konventionen om förhindrande av olagligt besittningstagande av luftfartyg, och i den i Montreal den 23 september 1971 undertecknade konventionen om förebyggande av olagliga handlingar mot säkerheten inom den civila luftfarten, samt i varje annat multilateralt avtal om tryggande av lufttrafik som är bindande för vardera avtalslutande parten.

3. De avtalsslutande parterna skall på begäran ge varandra allt nödigt bistånd för att förhindra handlingar som innefattar olagligt besittningstagande av civilt luftfartyg och andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för sådant luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser och anläggningar för flygnavigering, samt varje annat hot som riktar sig mot tryggheten inom den civila luftfarten.

4. De avtalsslutande parterna skall i sina inbördes förhållanden handla i överensstämmelse med de bestämmelser rörande tryggande av lufttrafik som fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (ICAO) och som intagits i konventionens bilagor, i den mån sådana bestämmelser är tillämpliga för de avtalsslutande parterna; parterna skall kräva att brukare av luftfartyg införda i deras register, brukare av luftfartyg som driver näringsverksamhet med huvudkontor eller som är stadigvarande bosatta inom deras territorium samt de som upprätthåller flygplatser inom deras territorium handla i överensstämmelse med sådana bestämmelser rörande tryggande av lufttrafik. Vardera avtalsslutande parten skall underrätta den andra avtalsslutande parten om sin avsikt att anmäla en skiljaktighet från ICAOs normer rörande tryggande av lufttrafik.

5. Vardera avtalsslutande parten går med på att dess brukare av luftfartyg kan åläggas att iakttä de bestämmelser rörande tryggande av lufttrafik som avses i stycke 4 ovan och som krävs av den andra avtalsslutande parten vid ankomst till, avgång från samt under uppehåll inom denna andra avtalsslutande parts territorium. Vardera avtalsslutande parten skall försäkra sig om att behöriga åtgärder effektivt tillgrips inom dess territorium för att skydda luftfartyg, kontrollera passagerare och granska deras handbagage, samt för att tillbörlig tillsyn över besättning, bagage, frakt och luftfartygs förråd sker före och under embarkeringen och lastningen.

6. Vardera avtalsslutande parten skall ta under positivt övervägande varje begäran av den andra avtalsslutande parten om skäligen speciella säkerhetsåtgärder för att bemöta något visst hot.

7. Vardera avtalsslutande parten skall även ta under positivt övervägande en begäran av den andra avtalsslutande parten om att ingå ömsesidiga administrativa arrangemang, ge-

nom vilka den ena avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter i den andra avtalsslutande partens territorium skulle kunna ge sin egen bedömning av de säkerhetsåtgärder som företas av brukare av luftfartyg i fråga om flygningar till den förstnämnda avtalsslutande partens territorium.

8. Då olaga besittningstagande av civilt luftfartyg eller andra olagliga handlingar som riktar sig mot säkerheten för sådant luftfartyg, dess passagerare och besättning, flygplatser och anläggningar för flygnavigering inträffar, eller då hot därom föreligger, skall de avtalsslutande parterna bistå varandra genom att underlätta kommunikationer och vidta andra ändamålsenliga åtgärder avsedda att snabbt och säkert få slut på sådana händelser eller hot därom.

9. Då en avtalsslutande part har skälig anledning att tro att den andra avtalsslutande parten avvikit från bestämmelserna i denna artikel, kan den förstnämnda avtalsslutande parten begära omedelbara underhandlingar med den andra avtalsslutande parten. Om tillfredsställande samförstånd inte uppnås, utgör detta grund för tillämpning av artikel VI i detta avtal.

Artikel X

Flygplats- och anläggningsavgifter

1. De avgifter som inom någondera avtalsslutande partens territorium åläggs luftfartyg som brukas av den andra avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag för användning av flygplatser och andra anläggningar för luftfarten, skall inte överstiga de avgifter som åläggs luftfartyg som brukas av ett inhemskt lufttrafikföretag vid bedrivande av liknande internationell lufttrafik.

2. Ingendera avtalsslutande parten skall ge företräde åt sitt eget eller något annat lufttrafikföretag framom den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag vid tillämpning av dess tull-, immigrations-, karantäns- och liknande föreskrifter eller vid användning av flygplatser, flygleder och flygtrafiktjänster samt därmed anknutna anläggningar under dess kontroll.

Artikel XI

Kapacitet

1. Vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag bör ha skäligen och lika möjligheter att bedriva överenskommen trafik på de i bilagan specificerade linjerna.

2. Vid bedrivande av överenskommen trafik bör vardera avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretag beakta den andra avtalsslutande partens utsedda lufttrafikföretags intressen så, att de sistnämndas trafikering av samma linje eller del av den inte onödigtvis försvåras.

3. Överenskommen trafik som bedrivs av de avtalsslutande parternas utsedda lufttrafikföretag bör i skälig utsträckning motsvara de fordringar som allmänheten ställer angående befordran på de specificerade linjerna och dess huvudsyfte bör vara att erbjuda en sådan trafikkapacitet, till skäligt belastningsförhållande, som motsvarar de nuvarande och de på en skälig uppskattning baserade behoven av passagerar-, frakt- och postbefordran mellan den parts territorium, som utsett lufttrafikföretaget eller -företagen, och de länder som utgör trafikens slutliga destination.

4. Vid befordran av passagerare, frakt och post, som har upptagits och avlämnats på sådana orter på de specificerade linjerna som är belägna inom territorier, vilka hör till andra stater än den avtalsslutande part som har utsett berörda lufttrafikföretag, skall tillämpas allmänna grundsatsen att trafikkapaciteten bör stå i proportion till:

a) behovet av trafik till och från territorium, tillhörigt den avtalsslutande part som har utsett lufttrafikföretaget eller -företagen;

b) trafikbehovet inom det område, över vilket flyglinjen går då först beaktats övrig trafik, som lufttrafikföretagen i staterna inom detta område bedriver; och

c) behovet av transitotrafik på linjen.

5. Den kapacitet som erbjuds på de specificerade linjerna, d.v.s. trafikfrekvens och luftfartygstyp, bör överenskommas mellan de utsedda lufttrafikföretagen i enlighet med principerna i denna artikel, och skall underställas de avtalsslutande parternas luftfartsmyndigheter

för godkännande. I brist på överenskommelse mellan de utsedda lufttrafikföretagen skall ärendet hänföras till de avtalslutande parternas luftfartsmyndigheter, vilka bemödar sig att avgöra frågan, vid behov enligt artikel XIX i detta avtal. I avvaktan på en uppgörelse antingen lufttrafikföretagen emellan eller mellan luftfartsmyndigheterna skall gällande situation vidmakthållas.

Artikel XII

Statistik

1. Vardera avtalslutande partens luftfartsmyndigheter skall varje kvartal lämna vardera månatliga statistiska översikter vilka bör innefatta alla uppgifter som behövs för att fastslå de trafikmängder som befordras på de specificerade linjerna i bilagan ävensom de inledande avgångs- och slutliga ankomstorterna för dessa transporter.

2. Luftfartsmyndigheterna överenskommer om detaljerna angående de statistiska uppgifter som skall lämnas, samt om metoderna för sådana uppgifters överlämnande av en avtalslutande part till den andra så att överenskommelsen kan verkställas senast fyra (4) månader efter det att lufttrafikföretag som utsetts av den ena eller vardera avtalslutande parten helt eller delvis börjat bedriva överenskommen trafik i enlighet med bilagan till detta avtal.

3. Om tillfredsställande samförstånd rörande lämnande av statistiska uppgifter inte uppnås, kan detta efter någondera avtalslutande partens gottfinnande utgöra grund för tillämpning av artikel XIX i avtalet.

Artikel XIII

Tullar och andra avgifter

1. Vardera avtalslutande parten skall i möjligast stora utsträckning enligt sina nationella lagar på basis av ömsesidighet befria lufttrafikföretag som utsetts av den andra avtalslutande parten från importrestriktioner, tullar, acciser, kontrollavgifter och andra nationella skatter och avgifter som hänför sig till luftfartyg, bränsle, smörjolja, tekniska konsumtionstillbehör, reservdelar inklusive motorer, luftfartygs standardutrustning, förråd ombord (där i begripet alkoholdrycker, tobak och andra varor avsedda att i begränsade mängder säljas

till passagerare under flygningen), och andra produkter avsedda att användas eller som används enbart i samband med drift av eller service för luftfartyg som brukas av lufttrafikföretag, vilka är utsedda av denna andra avtalsslutande part och vilka bedriver överenskommen trafik, liksom även sedvanligt reklammaterial som utdelas utan kostnad av sådana lufttrafikföretag.

2. Befrielser som beviljas enligt denna artikel skall tillämpas på i stycke 1 i denna artikel avsedda produkter, som

a) införs i den ena avtalsslutande partens territorium av lufttrafikföretag, som utsett av den andra avtalsslutande parten, eller för sådant eller sådana företags räkning;

b) kvarhålls ombord på luftfartyg brukat av lufttrafikföretag, som utsetts av den ena avtalsslutande parten, vid ankomst till eller avgång från den andra avtalsslutande partens territorium;

c) tas ombord på luftfartyg brukat av lufttrafikföretag, som utsetts av den ena avtalsslutande parten, inom den andra avtalsslutande partens territorium och som är avsedda att användas vid bedrivandet av överenskommen trafik, oberoende av om sådana produkter helt och hållet används eller förbrukas inom den avtalsslutande parts territorium som beviljat befrielsen, förutsatt att sådana produkter inte avyttras inom sagda avtalsslutande parts territorium.

3. Luftburen standardutrustning för avtalsslutande parts luftfartyg, liksom även förnödenheter och förråd som sådana luftfartyg normalt har ombord, får lossas inom den andra avtalsslutande partens territorium endast med tillstånd av tullmyndigheterna inom detta territorium. I sådant fall får de ställas under nämnda myndigheters uppsikt tills de åter utförs eller andra åtgärder i fråga om dem vidtas enligt tullbestämmelserna.

Artikel XIV

Tariffer

1. Tarifferna i fråga om överenskommen trafik skall fastställas så att de är skäliga, med vederbörligt beaktande av alla relevanta faktorer, såsom kostnaderna för trafiken, skälig

vinst, trafikens särdrag (såsom normer rörande fart och reseutrymmen) samt, där det bedöms lämpligt, de tariffer som tillämpas av andra lufttrafikföretag på vilken del som helst av den specificerade linjen. Dessa tariffer skall bestämmas i enlighet med följande bestämmelser i denna artikel.

2. De avtalslutande parternas utsedda lufttrafikföretag skall såvitt möjligt överenskomma om de i stycke 1 i denna artikel avsedda tarifferna; en dylik överenskommelse skall, såvitt möjligt, träffas genom tillämpning av en tjänlig internationell tariffkoordineringsmekanism. Om inte annat bestämts vid tillämpningen av stycke 4 i denna artikel ansvarar varje utsett lufttrafikföretag endast gentemot sina luftfartsmyndigheter för att tarifferna är berättigade och skäliga.

3. De i stycke 1 i denna artikel nämnda tarifferna skall underställas de avtalslutande parternas luftfartsmyndigheter senast fyrtiofem (45) dagar före den tidpunkt de är avsedda att tagas i bruk; i särskilda fall kan luftfartsmyndigheterna godta en kortare frist. Har den ena avtalslutande partens luftfartsmyndigheter inte inom trettio (30) dagar efter dagen för underställandet meddelat den andra avtalslutande partens luftfartsmyndigheter att de är missnöjda med den tariff som underställts dem, skall en dylik tariff anses godtagen och den träder i kraft efter utgången av den ovan nämnda fristen om fyrtiofem (45) dagar. Om luftfartsmyndigheterna godtagit en kortare frist för underställande av en tariff kan de även överenskomma om att fristen för meddelande av missnöje är kortare än trettio (30) dagar.

4. Om en tariff inte kan bestämmas i enlighet med bestämmelserna i stycke 2 ovan, eller om missnöje meddelats under den enligt stycke 3 ovan tillämpliga fristen, skall de avtalslutande parternas luftfartsmyndigheter eftersträva att bestämma tariffen genom överenskommelse dem emellan.

5. Kan luftfartsmyndigheterna inte enas om att godkänna en tariff som underställts dem med stöd av stycke 3 i denna artikel eller om bestämmande av en tariff med stöd av stycke 4, skall meningsskiljaktigheten avgöras i enlighet med bestämmelserna i artikel XXI i detta avtal.

6. a) Ingen tariff träder i kraft om endera avtalslutande partens luftfartsmyndigheter är missnöjda med den, utom då bestämmelserna i stycke 3 i artikel XXI i detta avtal är tillämpliga.

b) Då tariffer fastställts i enlighet med bestämmelserna i denna artikel gäller dessa tariffer tills nya tariffer blivit fastställda i enlighet med bestämmelserna i denna artikel eller i artikel XXI i detta avtal.

7. Om en avtalslutande parts luftfartsmyndigheter blir missnöjda med eller önskar ompröva någon fastställd tariff, skall de meddela den andra avtalslutande partens luftfartsmyndigheter därom och de utsedda lufttrafikföretagen skall bemöda sig om att uppnå en överenskommelse. Kan de utsedda lufttrafikföretagen inte enas, tillämpas de förfaringsätt som anförts i styckena 4 och 5.

8. I fråga om befordran mellan de avtalslutande parternas territorier har lufttrafikföretag som utsetts av avtalslutande part rätt att tillämpa en tariff som inte nödvändigtvis är identisk med men som i stort motsvarar vilken som helst offentligt tillgänglig laglig tariff i reguljär lufttrafik eller också detaljpriser innefattande enbart befordran i chartertrafik. För befordran mellan den andra avtalslutande partens territorium och orter för den överenskomna trafiken i tredje länder har lufttrafikföretag, som utsetts av en avtalslutande part, rätt att införa sådana motsvarande tariffer som i fråga om priser inte är lägre och i fråga om villkor inte är mindre restriktiva än de tariffer som tredje och fjärde frihets lufttrafikföretag tillämpar på samma linjesektorer. I samtliga fall som gäller motsvarande tariffer skall tariffansökan innefatta godtagbara belägg för att motsvarande tariffer är tillgängliga och för att motsvarigheten står i överensstämmelse med de krav som ställs i denna artikel. Har inte de båda avtalslutande parternas luftfartsmyndigheter kommit överens om annat, gäller tariffer som införts i syfte att motsvara andra tariffer endast för den tid sådana motsvarande tariffer eller detaljpriser i chartertrafik är tillgängliga.

9. Vardera avtalsslutande partens luftfartsmyndigheter skall bemöda sig om att tillförsäkra att 1) de tariffer som debiteras och uppbärs överensstämmer med de tariffer som de båda luftfartsmyndigheterna godkänt, och att 2) inget lufttrafikföretag på något sätt, direkt eller indirekt, rabatterar någon del av dessa tariffer, inbegripet erläggande av orimligt stora ombudsprovisioner.

Artikel XV

Försäljning och överföring av intäkter

1. Varje utsett lufttrafikföretag har rätt att direkt och, enligt prövning, genom sina ombud bedriva försäljning av luftbefordran inom den andra avtalsslutande partens territorium. Ett sådant lufttrafikföretag har rätt att försälja sådan befordran, och det står varje person fritt att köpa sådan befordran i sagda territoriums valuta eller i andra länders fritt konvertibla valutor.

2. Vardera avtalsslutande parten beviljar den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag rätt att i överensstämmelse med OECD:s regler rörande liberalisering av den osynliga löpande betalningsrörelsen, som har undertecknats av båda avtalsslutande parter, fritt överföra de medel som sådant företag förvärvat under sin normala verksamhet. Sådant överföring skall ske på basis av de utländska växelkurser för löpande betalningar som gäller vid tidpunkten för överföringen och överföringen skall ske, med undantag av normala bankavgifter för sådana transaktioner, utan avgifter.

Artikel XVI

Beskattning

De avtalsslutande parterna skall handla i enlighet med tillämpliga bestämmelser i det i Ottawa den 28 mars 1959 undertecknade avtalet mellan Finland och Canada för undvikande av dubbelbeskattning av inkomst och förhindrande av kringgående av skatt, eller så som det ändrats eller ersatts, i fråga om de vinster som något av en avtalsslutande part utsett lufttrafikföretag förvärvat genom drift av luftfartyg i internationell trafik i enlighet med detta avtal.

Artikel XVII

Lufttrafikföretags representation

Lufttrafikföretag som utsetts av en avtalslutande part har rätt att inom den andra avtalslutande partens territorium upprätthålla sina representanter samt den kommersiella, drifts- och tekniska personal som är erforderlig för bedrivandet av överenskommen trafik. Dessa personalbehov kan, efter gottfinnande av utsett eller utsedda lufttrafikföretag, tillgodoses av sådant företags egen personal eller genom att använda de tjänster som tillhandahålls av annan behörig organisation, annat behörigt bolag eller lufttrafikföretag som bedriver verksamhet inom den andra avtalslutande partens territorium. Sådana representanter och sådan personal är underkastade den andra avtalslutande partens gällande lagar och föreskrifter.

Artikel XVIII

Tillämplighet i fråga om charterflygningar

1. Bestämmelserna i artiklarna VII, VIII, IX, X, XIII, XV, XVI, XVII och XIX i detta avtal är även tillämpliga på charterflygningar som utförs av en avtalslutande parts flygföretag till eller från den andra avtalslutande partens territorium och på det flygföretag som utför sådana flygningar.

2. Bestämmelserna i stycke 1 i denna artikel påverkar inte tillämpningen av nationella lagar och föreskrifter om rätt för flygföretag att utföra charterflygningar eller om förfarandet hos flygföretag eller andra parter som är delaktiga i anordnandet av sådan verksamhet.

Artikel XIX

Konsultationer

De avtalslutande parternas luftfartsmyndigheter skall i en anda av en nära samverkan tid efter annan rådgöra med varandra i avsikt att säkerställa genomförandet och den behöriga efterlevnaden av bestämmelserna i detta avtal och i dess bilaga.

Artikel XX

Ändring av avtalet

Anser en avtalslutande part att en ändring av någon bestämmelse i detta avtal är önskvärd, kan denna part begära förhandlingar med den andra avtalslutande parten. Sådana förhandlingar, vilka kan ske antingen muntligt eller genom korrespondens, skall inledas inom sextio (60) dagar efter den dag då sådan begäran framförts. Om ändringen endast berör bilagan kan de avtalslutande parterna vara representerade av sina luftfartsmyndigheter. Vid dylika förhandlingar överenskommen ändring träder i kraft då den bekräftats genom utväxling av diplomatiska noter.

Artikel XXI

Biläggande av tvister

1. Uppkommer meningsskiljaktighet mellan de avtalslutande parterna rörande tolkningen eller tillämpningen av detta avtal, skall de avtalslutande parterna i första hand söka avgöra den genom underhandlingar.

2. När de avtalslutande parterna inte ett avgörande genom underhandlingar, kan de överenskomma om att meningsskiljaktigheten hänskjuts till viss person eller visst organ för avgörande, eller kan endera avtalslutande parten underställa meningsskiljaktigheten för avgörande till en skiljedomstol, bestående av tre skiljemän, till vilken vardera avtalslutande parten utser en skiljeman och dessa två skiljemän utser den tredje. Vardera avtalslutande parten skall utse skiljeman inom sextio (60) dagar räknat från den dag då en avtalslutande part av den andra emottagit på diplomatisk väg gjord anmälan, i vilken biläggande av meningsskiljaktigheten begärs, och den tredje skiljemannen bör utses inom följande period av sextio (60) dagar. Om en avtalslutande part inte utser skiljeman inom utsatt tid eller om tredje skiljeman inte utsetts inom den utsatta tiden, kan någondera avtalslutande parten anhålla om att presidenten i Internationella civila luftfartsorganisationens råd vid behov utser skiljeman eller skiljemän. I samtliga fall skall den tredje skiljemannen vara medborgare i tredje stat, verka som ordförande i skiljedomstolen och bestämma platsen där skiljeförfarandet kommer att äga rum.

3. De avtalsslutande parterna förbinder sig att iakttä varje med stöd av stycke 2 i denna artikel fattat beslut.

4. Skiljedomstolens kostnader delas lika mellan de avtalsslutande parterna.

5. Om och så länge en avtalsslutande part underlåter att iakttä beslut fattat med stöd av stycke 2 i denna artikel, kan den andra avtalsslutande parten begränsa, förvägra eller återkalla rättigheter eller privilegier som den med stöd av detta avtal beviljat den felande avtalsslutande parten eller till det felande utsedda lufttrafikföretaget.

Artikel XXII

Uppsägning

En avtalsslutande part kan när som helst från detta avtals ikraftträdande skriftligt på diplomatisk väg underrätta den andra avtalsslutande parten om sitt beslut att uppsäga detta avtal; sådan underrättelse skall samtidigt tillställas Internationella civila luftfartsorganisationen. Avtalet upphör att gälla ett (1) år efter den dag då den andra avtalsslutande parten har mottagit nämnda underrättelse, om inte uppsägningen återtas genom överenskommelse före nämnda frists utgång. Erkänner inte den andra avtalsslutande parten mottagandet av underrättelsen, anses denna vara mottagen fjorton (14) dagar efter det underrättelsen mottogs av Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel XXIII

Registrering hos ICAO

Detta avtal och varje ändring däri skall registreras hos Internationella civila luftfartsorganisationen.

Artikel XXIV

Multilaterala konventioner

Om en multilateral luftfartskonvention träder i kraft beträffande vardera avtalsslutande parten, skall bestämmelserna i en sådan konvention gälla. Konsultationer i enlighet med artikel XIX i detta avtal kan tillgripas i syfte att avgöra i vilken mån detta avtal berörs av

bestämmelserna i sagda multilaterala konvention.

Artikel XXV

Ikraftträdande

Detta avtal tillämpas provisoriskt från dagen för dess undertecknande och träder i kraft trettio (30) dagar efter den senare av de tidpunkter då de avtalsslutande parterna var för sig genom diplomatisk not meddelat den andra parten att de har utverkat det interna godkännande som kan fordras för att detta avtal skall träda i kraft.

Artikel XXVI

Rubriker

De rubriker som används i detta avtal är enbart avsedda för hänvisningar.

Till bekräftelse härav har undertecknade, därtill behörigen befullmäktigade av sina regeringar, undertecknat detta avtal.

Uppgjort i två exemplar i Helsingfors den 28 maj 1990 på finska, svenska, engelska och franska språken, vilka samtliga texter har samma giltighet.

För Finlands regering

För Canadas regering

BILAGA
LINJETABELL
DEL I

Nedanstående linje kan trafikeras i båda riktningarna av det eller de lufttrafikföretag som utsetts av Finlands regering:

<u>Utgångs- orter</u>	<u>Mellan- liggande orter</u>	<u>Orter i Canada</u>	<u>Orter bortom Canada</u>
Vilken eller vilka orter som helst i Finland	En ort i Europa som anges av Finland	Montreal Toronto	En ort som anges av Finland

Anmärkningar:

1. Inga femte frihets trafikrättigheter är tillgängliga i fråga om någon mellanliggande ort eller i fråga om någon ort bortom Canada.

2. Vilken eller vilka orter som helst kan, efter utsett eller utsedda lufttrafikföretags godkännande, utelämnas vid enstaka eller varje flygning, förutsatt att all trafik vidtar eller utmynnar i Finland.

3. Den mellanliggande orten och orten bortom Canada som anges av Finland kan ändras genom meddelande sextio (60) dagar dessförinnan till luftfartsmyndigheterna i Canada.

4. Transitorättigheter är tillgängliga i fråga om den mellanliggande orten och i fråga om orten bortom Canada endast för trafik till och från Montreal.

5. Montreal och Toronto kan kombineras med samma flygning eller trafikerats skilt för sig. Toronto får inte kombineras med någon flygning som trafikerar den mellanliggande orten och/eller orten bortom Canada.

6. Orten bortom Canada kan trafikerats som en mellanliggande ort.

7. Trafiken på Toronto skall bedrivas under de tider på dagen och anlåtande en terminalbyggnad som är godtagbar för ledningen för Lester B. Pearson International Airport.

BILAGA
LINJETABELL
DEL II

Nedanstående linje kan trafikeras i båda riktningarna av det eller de lufttrafikföretag som utsetts av Canadas regering:

<u>Utgångs- orter</u>	<u>Mellan- liggande orter</u>	<u>Orter i Finland</u>	<u>Orter bortom Finland</u>
Vilken eller vilka orter som helst i Canada	Orter i Europa som anges av Canada	Helsingfors	Orter som anges av Canada

Anmärkningar:

1. Fulla trafikrättigheter är tillgängliga i fråga om vilken som helst eller samtliga orter på linjen.

2. Vilken eller vilka orter som helst kan, efter utsett eller utsedda lufttrafikföretags godkännande, utelämnas vid enstaka eller varje flygning, förutsatt att all trafik vidtar eller utmynnar i Canada.

3. De mellanliggande orterna och orterna bortom Finland som anges av Canada kan ändras genom meddelande sextio (60) dagar dessförinnan till luftfartsmyndigheterna i Finland.

4. Orterna bortom Finland som anges av Canada skall väljas bland orter i Europa, Sovjetunionen och Mellersta Östern.

5. Det totala antalet mellanliggande orter och orter bortom Finland som anges av Canada får vid inget tillfälle överstiga fyra (4). Inte mera än två (2) orter får samtidigt trafikeras som orter bortom Finland.

6. Trafiken på Helsingfors skall bedrivas under de tider på dagen och anlitande en terminalbyggnad som är godtagbar för ledningen för Helsingfors-Vanda flygplats.

