

قانون رقم (٧) لسنة ٢٠١٨  
بالتصديق على اتفاقية الخدمات الجوية  
بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية فنلندا

نحن حمد بن عيسى آل خليفة

ملك مملكة البحرين.

بعد الاطلاع على الدستور،

وعلى اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية فنلندا، الموقعة في مدينة المنامة بتاريخ ٢٧ مارس ٢٠١٧،  
أقر مجلس الشورى ومجلس النواب القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

المادة الأولى

صُودق على اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية فنلندا، الموقعة في مدينة المنامة بتاريخ ٢٧ مارس ٢٠١٧، والمرافقة لهذا القانون.

المادة الثانية

على رئيس مجلس الوزراء والوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ أحكام هذا القانون، ويُعمل به من اليوم التالي لتاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

ملك مملكة البحرين  
حمد بن عيسى آل خليفة

صدر في قصر الرفاع:

بتاريخ: ٢٥ جمادى الآخرة ١٤٣٩هـ

الموافق: ١٣ مارس ٢٠١٨م

اتفاقية  
الخدمات الجوية  
بين  
حكومة مملكة البحرين  
و  
حكومة جمهورية فنلندا

إن حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية فنلندا (المشار إليهما فيما بعد بالطرفين المتعاملين).

باعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي المقترحة للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944،

رغبة منهما في تعزيز علاقتهما المشتركة في مجال الطيران المدني، وإبرام اتفاقية لغرض إنشاء خدمات جوية بين إقليميهما

رغبة منهما في النهوض بنظام الطيران الدولي مبني على المنافسة فيما بين مؤسسات النقل الجوي في السوق مع جعل التنقل والتنظيم الحكوميين يقتصران على الحد الأدنى.

رغبة منهما في تسهيل التوسع في اتاحة الفرص للخدمات الجوية الدولية،

رغبة منهما في ضمان أقصى قدر من الأمن والسلامة في الخدمات الجوية الدولية، وإعادة التأكيد على ما يساورهما من القلق العميق بشأن الأفعال أو التهديدات الموجهة ضد أمن الطائرات، التي تعرض سلامة الأفراد أو الممتلكات للخطر، وتؤثر بشكل سلبي على تقبل الخدمات الجوية، والتي من شأنها تقويض ثقة الجمهور في سلامة الطيران المدني.

رغبة منهما في تمكين مؤسسات النقل الجوي من أن تمنح جمهور المسافرين وشاحلي البضائع طائفة متنوعة من الخيارات الخدمية، ورغبة منهما في تشجيع مؤسسات النقل الجوي فرادى على تطوير وتنفيذ الأسعار التي تتسم بالتجديد والقدرة على المنافسة.

قد اتفقتا على ما يلي:

## المادة (1)

### تعريف

لغرض هذه الاتفاقية، ما لم ينص على خلاف ذلك، فإن مصطلح كل من:

- (1) "سلطات الطيران" يعني بالترتيب لجمهورية فنلندا، سلطة الطيران المدني، وبالترتيب لحكومة مملكة البحرين، وزارة المواصلات ممثلة في شئون الطيران المدني، وأي كيان أو شخص يكون مسؤولاً لأداء أي من المهام التي تمارس حالياً من قبل سلطة الطيران المذكورة بهذه الاتفاقية أو مهام مماثلة.
- (2) "إتفاقية" يعني هذه الاتفاقية، وملحقاتها، وأية تعديلات تطرأ على الاتفاقية أو على الملحق.
- (3) "معاهدة" يعني معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع عليها في شيكاغو في السابع من ديسمبر 1944، وتشمل أي تعديل دخل حيز النفاذ بموجب المادة (94) من المعاهدة، وتم التصديق عليه من قبل كلا الطرفين المتعاقدين، وأي تعديل على الملحق بموجب المادتين (80) من المعاهدة، طالما أن هذه الملحق أو التعديلات هي في أي وقت مساوية للمفعول بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين.
- (4) "مؤسسات النقل الجوي المعهولة" يعني مؤسسات النقل الجوي المعهولة والمخولة طبقاً للمادة (3) من هذه الاتفاقية.
- (5) "السعر" يعني أي أجر أو رسم أو ثمن لقاء نقل الركاب (وامتحتهم) و / أو الشحن (وباستثناء البريد) في خدمة جوية، بما في ذلك أي وسيلة بديلة للنقل تتصل بالنقل الجوي الدولي، إذا كانت قابلة للتطبيق، مما تقوم بتحصيله مؤسسات النقل الجوي، بما في ذلك وكلائها، وكذلك الشروط التي تحكم توافر ذلك الأجر، والرسم أو الثمن.



(6) "إقليم" و"خدمة جوية" و"خدمة جوية دولية" و"مؤسسة نقل جوي" و"التوقف لأغراض غير تجارية" يكون لها المعاني المحددة لها تماماً في المادتين (2) و (96) من المعاهدة، و

(7) "أجور الاستخدام" يعني الأجر الذي يلزم على مؤسسات النقل الجوي مقبل أتاحة تجهيزات المطار، ومرافق الملاحة الجوية، وتسهيلات أو خدمات أمن الطيران، بما في ذلك الخدمات والتسهيلات ذات العلاقة.

## المادة (2) منح الحقوق

- 1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية لتشغيل خدمات جوية دولية من قبل مؤسسات النقل الجوي المعجلة من قبل الطرف الآخر:
  - أ- الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون هبوط.
  - ب- التوقف في إقليمه لأغراض غير تجارية.
- 2- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في هذه الاتفاقية لفرض تشغيل خدمات جوية دولية على الطرق المبينة في ملحق هذه الاتفاقية، وبطابق على مثل هذه الطرق والخدمات فيما يحد "الخدمات المتفق عليها" و"الطرق المبينة" على التوالي.
 

عدد تشييدون الخدمات المتفق عليها عليها على الطريق المبين، فإن بحق لمؤسسات النقل الجوي المعجلة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين، بالإضافة إلى الحقوق المنصوص عليها بالفقرة (1) من هذه المادة أن تتمتع أيضاً بالتوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالنقاط المبينة في ذلك الطريق بالملحق، وذلك لفرض نقل و/أو إنزال حركة دولية من ركاب، وبضائع، وبزبد بصورة مجتمعة أو منفردة.
- 3- عدد تشغيل الخدمة المتفق عليها بالطريق المبين، فإنه يمكن لأي من مؤسسات النقل الجوي المعجلة، وبحسب اختبارها، الحق بأن تشغل على أي رحلة لها أو على جميع رحلاتها، ما يلي:
  - أ- تشغيل الرحلات في أحد الاتجاهين أو كليهما.
  - ب- خدمة النقاط الوصلية، وما خلفها، والنقاط الواقعة فيما وراء، والنقاط الكائنة في إقليم الطرفين على الطرق بآلة تركيبة أو أي ترتيب.
  - ج- اغتال عمليات التوقف في أي نقطة أو أية نقاط.
  - د- تحويل الحركة من أية طائرة تابعة لها إلى أية طائرة من طائراتها الأخرى في أية نقطة على الطريق.
  - هـ- خدمة نقاط تقف فيما وراء أي نقطة أو أية نقاط في إقليمها مع تغيير الطائرة أو رقم الرحلة أو لون تغيير لأي منهما، ولها أن تفتح تلك الخدمات وأن تقوم بالإعلان لها أمام الجمهور باعتبارها خدمات يينية.
  - و- نقل حركة التوقف المؤقت في أية نقاط سواء كانت داخل أو خارج إقليم الطرف الآخر.

- ز- نقل الحركة في مرور عابر من خلال إقليم الطرف الآخر، و  
 ح- الجمع بين حركة على الطائرة نفسها بصرف النظر عن منشئ ذات  
 الحركة.

بدون القيود الاتجارية أو الجبلالية ودون أن تقلد أية حقوق في نقل حركة تعتبر  
 خلاف ذلك مسموحاً بها وفقاً لهذه الاتفاقية، فإنه يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة  
 معترسة ذلك، شريطة أن تقوم الخدمة بخدمة نقطة في إقليم الطرف المتعاقد المعين  
 لمؤسسة النقل الجوي.

4- يمكن لأي من مؤسسات النقل الجوي المعينة بأن تقوم بالنقل الجوي الدولي  
 على أي قطاع أو أية قطاعات من الطرق المنكورة أعلاه دون أية حدود من  
 رغبته في التمييز عند أية نقطة على الطريق بالنسبة للروح، أو عدد الطائرات  
 المراد تشغيلها.

5- ليس في هذه المعاهدة ما يمكن اعتباره بأنه يمنح مؤسسات النقل الجوي التابعة  
 لأي من الطرفين المتعاقدين الحق بأن تنقل من إقليم الطرف المتعاقد الآخر  
 ركاباً وبضائع وأمتعة ويريد لقاء أجر أو عوضاً بقضية نقطة أخرى في إقليم  
 ذلك الطرف المتعاقد الآخر.

### المادة (3)

#### التعيين والترخيص

- 1- يحق لكل طرف مواءمات تعيين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر بقرض تشغيل الخدمات للمتلقي عليها، كما يحق له سحب أو تعديل هذا التعيين. ويجب أن يقدم مثل هذا التعيين كتابة عبر القنوات الدبلوماسية، وأن يبين فيه المدى المصرح به لمؤسسة النقل الجوي بأجراء نوع النقل الجوي المحدد في هذه الاتفاقية.
- 2- عند استلام ذلك التعيين والطلبات الممنعة من مؤسسات النقل الجوي بالصورة والشكل المعجدين للتخصيص بالتشغيل وإصدار التصاريح الفعلية اللازمة لذلك، فإنه يتعين على الطرف المبعوث الآخر أن يملح الترخيص والتصاريح اللازمة بأقل قدر من التأخير في الإجراءات، ويشترط لذلك ما يلي:

#### (أ) بالنسبة لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية فنلندا:

- (1) أن تكون مؤسسات النقل الجوي قد تأسست في إقليم جمهورية فنلندا بموجب اتفاقيات لتنون الاتحاد الأوروبي، وحصلت على ترخيص تشغيل ساري المفعول طبقاً لتنون الاتحاد الأوروبي، وأن
- (2) أن تمارس الرقابة التنظيمية الفعلية على مؤسسات النقل الجوي، وأن تحتفظ بها الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي للمنزلة عن إصدار شهادة المشغل للجوي لذات المؤسسات، وأن تكون منقولة الطيران المعينة محددة بوضوح في التعيين.

#### (ب) بالنسبة لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين:

- (1) أن تكون مؤسسات النقل الجوي قد تم تأسيسها في إقليم مملكة البحرين، وتم للتخصيص لها وفقاً لتنون المطبق بمملكة البحرين، و
- (2) أن تحتفظ مملكة البحرين بالرقابة التنظيمية الفعلية على مؤسسات النقل الجوي،

(ج) أن تكون مؤسسات النقل الجوي المغتلة مؤهلة للرفاه بالشروط المنصوص عليها بمرجبات القوانين والأنظمة التي تطبق عادة على تشغيل الخدمات الجوية الدوائية من قبل الطرف المتعاقد الذي ينظر في الطلب أو الطلبات .

3- يجوز لمؤسسات النقل الجوي التي عولت ورخصت أن تبدأ بتوفير الخدمات المثلق عليها ، شريطة امتثل ذات المؤسسات بكافة الأحكام الواجبة التطبيقى بهذه الاتفاقية .



## المادة (4)

### إلغاء الترخيص

1- يجوز لأي طرف متعاقد أن يلغي، أو يطبق أو يحد من ترخيص التشغيل أو التصاريح الفنية لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، حين يكون ذلك:

(أ) بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل جمهورية فنلندا .

(1) لم تكن مؤسسات النقل الجوي قد تم تأسيسها في إقليم جمهورية فنلندا بموجب اتفاقيات الاتحاد الأوروبي، أو لم تحصل على ترخيص تشغيل ساري المفعول طبقاً للقانون الاتحادي الأوروبي؛ أو

(2) لم تميز من الرقابة التنظيمية الفعلية على مؤهلات النقل الجوي، أو لم يحتفظ بها من قبل دولة عضو في الاتحاد الأوروبي المسؤولة عن إصدار شهادات المشغل الجوي ، أو إذا لم تكن ملزمة للطيران المعنية محددة بوضوح في التفويض ؛

(ب) بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل مملكة البحرين:

(1) لم تكن مؤسسة النقل الجوي قد تم تأسيسها في الإقليم مملكة البحرين، أو لم تكن مرخصة وفق القانون الساري التطبيق في مملكة البحرين ، أو

(2) لم تكن مملكة البحرين لديها الرقابة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي أو لم تحتفظ بها ، أو

(ج) إحقاق مؤسسات النقل الجوي في الالتزام بالقوانين والأنظمة المشار إليها في المادة (5) من هذه الاتفاقية .

2- ما لم يكن الإلغاء أو التعليق الفردي أو فرض الشروط المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة ضرورياً لمنع مخالفات أخرى للقوانين والأنظمة ، فلا يمارس هذا الحق إلا بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر . ويجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال مدة خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ طلب المشاورات أو بحسب ما يتفق عليه الطرفان المتعاقدان.

## المادة (5)

## تطبيق القوانين والأنظمة

1- تصري قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين التي تحكم دخول وسفارة الطائرات المستخدمة في الخدمات الجوية الدولية من إقليمه ، أو المنطقة بملاحة وتشغيل هذه الطائرات أثناء تواجدها داخل الإقليم المذكور على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر .

2- تصري قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين التي تحكم الدخول والبقاء أو المغادرة من إقليمه على الركاب ، والطاقم ، والبضائع أو البريد؛ وكذلك اللوائح المتعلقة بالدخول ، والخروج ، والهجرة ، والجوازات ، والجمارك ، والصحة ، والحجر الصحي ، فإلزاماً يجب أن تطبق أيضاً على الركاب ، والبضائع ، والبريد المنقول على طائراتي مزمعتي النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند تواجدها في الإقليم المذكور .

3- لا يجب أن يخضع الركاب ، والأمتعة ، والبضائع أثناء المرون العبور المباشر لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين ، والتي لا يخاضون منطقة المطار المحجوزة لهذا الغرض ، لما هو أكثر من إجراءات الرقابة المباشرة ، بل إن ما تتطلبه التدابير الأمنية ضد العمل العنق ، وتهريب المخدرات ، والترصنة الجوية .

4- لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يعطي الضحية لمؤسسات النقل الجوي التابعة له أو لاية مؤسسات نقل جوي أخرى على حساب مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر والمرتبطة بتشغيل خدمات جوية دولية معاملة أثناء تطبيق أنظمتها المتعلقة بالجوازات والجمارك ، والحجر الصحي ، والأنظمة المعاملة .



### المادة (6)

#### الأغلاء من الضرائب والرسوم الجمركية وغيرها من الأجر

1- يجب أن تغطي الطائرات ومعداتها العادية التي تستخدم في خدمات النقل الجوي الدولي بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين، بما في ذلك قطع الغيار ، ومزود الوقود ، وزيوت التشحيم ، وخزين الطائرة ( بضمنها الأطعمة والمشروبات والتبغ ) الملقولة على متن الطائرات ، من كافة الرسوم الجمركية ، ورسوم الفحص والأجور المعاملة الأخرى عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، شرط أن تبقى هذه المعدات والمزود على متن الطائرة لحين وقت إعادة تصديرها، أو استعمالها أو استهلاكها بواسطة هذه الطائرات أثناء طيرانها عبر ذلك الإقليم .

2- باستثناء للرسوم المفروضة على إيمان تكلفة الخدمة المقدمة ، فإنه يجب أن تغطي أيضاً المواد التالية من الرميوم ، والأجور ، واليهرائب المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة :

(أ) خزير الطائرات المنقول من إقليم أحد الطرفين المتعاقدين في حدود معقولة على متن الطائرات التابعة لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، والمرتبطة بالخدمات الجوية الدولية ، وذلك لغرض استعماله أثناء مغادرة ذات الطائرات لذلك الإقليم .

(ب) قطع الغيار ، بما فيها للمحركات التي تم احضارها إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين بصيانة أو إصلاح الطائرات المستخدمة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في الخدمات الجوية الدولية ،

(ج) الوقود ، وزيوت التشحيم والمزود الانتهلاكية النوية التي يتم احضارها أو يتزود بها في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين لاستخدام الطائرات التي تشغيلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في الخدمات الجوية الدولية ، حتى لو كانت تلك المواد مستخدم على جزء من الرحلة التي تتم فوق إقليم أحد الطرفين المتعاقدين الأول المذكور الذي نقلت منه ذات المواد على متن تلك الطائرات من إقليمه .

(د) الوثائق الخاصة بمؤسسات النقل الجوي ، مثل التذاكر وقوائم الشحن ، وكذلك المراد الدعائية والترويجية التي تجلب إلى إقليم للطرق المتعاقد الآخر في حدود معقولة للرض استخداميا من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر .

3- إن المواد المشار إليها في الفقرة (2) من هذه المادة ، قد يُطلب إبقاؤها تحت إشراف أو مراقبة الجمارك .

4- يجوز تفريغ معدات الطيران الاعتيادية ، والمواد ، والمؤن ، وقطع الغيار التي يحتفظ بها عبادة على متن الطائرات التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بموجب السجلات الجمركية التابعة لذلك الطرف المتعاقد ، ويجوز في مثل هذه الحالة وبيع هذه المواد بحيث إشراف السجلات المتكبرة ، لحين إعادة تصديرها أو التصرف بها طبقاً للأنظمة الجمركية .

5- يجب أن تعلق البضائع والأمتعة عند المرور العابر الميثاق لإقليم الطرف المتعاقد الآخر من الضرائب ، والرسوم الجمركية ، والأجور والالتزام المماثلة الأخرى ، بحيث لا يكون ذلك على أساس تكلفة الخدمات المقدمة ، وذلك عند الرضول أو المغادرة من وإلى ذات الإقليم .

6- يجب أن تكون الإعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة متساوية أيضاً في الحالات التي تكون فيها مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين قد تعطلت أبع مؤسسات نقل جوي أخرى بشأن (عارة أو تحويل المواد المشار إليها في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

7- ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع جمهورية فنلندا من فرض ضرائب، وقرالض، ورسوم، أو أجور على أسس غير تمييزية على الوقود الذي يتم التزود به في إقليمها لاستخدام طائرة تابعة لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل ملكة البحرين، والتي تشغلها بين نقطة في إقليم جمهورية فنلندا ونقطة أخرى في إقليم جمهورية فنلندا، أو في إقليم دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي .

### المادة (7) أحكام السعة

- 1- يجب على كل طرف متعاقد أن يتيح فرص عادلة ومتساوية لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين للتدانس في تقديم خدمات النقل الجوي الدولي المغطاة وفق هذه الاتفاقية .
- 2- يسمح كل طرف متعاقد لأي من مؤسسات النقل الجوي المعينة بأن تحدد الرحلات والسعة التي تعرضها للخدمات الجوية الدولية ، وذلك على أساس الاعتبارات التجارية في السوق .
- 3- لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يحدد من جانبه مقدار الحركة ، ويحدد الرحلات أو تنظيم الخدمة ، أو نوع أو أنواع الطائرات، المواد المستخدمة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، باستثناء ما قد يكون منطوقاً من قبل الجمالي ، أو لأسباب أمنية ، أو تشغيلية أو بيئية ، وذلك بموجب شروط موجودة وفقاً لأحكام المادة (15) من المهادنة .
- 4- لا يجب أن يقرض أي من الطرفين المتعاقدين على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر شروط الرخص الأول لو شرط نسبة التحميل ، أو رسم عدم الممانعة ، أو أي متطلبات أخرى تخص السعة ، أو الرحلات ، أو الحركة الجوية بشكل يكون مخالفاً لمقاصد هذه الاتفاقية .
- 5- يجوز لأي طرف متعاقد أن يطلب بأن توضع لديه برامج الحركة والرحلات الدورية ، أو الخطط التشغيلية لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر . ويجب أن يخفف العبء الإداري الناتج عن متطلبات الإيداع، كما يجب أن تحظى جميع الرحلات بمعاملة سريعة من قبل سلطات الطيران المختصة .



### المادة (B) التعريف

1- يجب أن يسمح كل من الطرفين المتعلقين بأن تحدد مؤسسات النقل الجوي المعينة الأسعار للخدمات الجوية ، وذلك على أساس الاعتبارات التجارية في السوق ، ويجب أن يكون التدخل من قبل الطرفين المتعلقين مقتصرًا على :

أ- منع للتعرف أو الممارسات التمييزية على نحو غير معقول .

ب- حماية المستهلكين من الأسعار المرتفعة بشكل غير معقول ، أو المقيدة بسبب سوء استغلال المكنة المهيمنة ، و

ج- حماية مؤسسات النقل الجوي من الاستغلال التمييزية بشكل غير حقيقي بسبب الدعم أو الإعانة الحكومية المباشرة أو غير المباشرة .

2- ويمكن لكل طرف متعاقد أن يطلب بأن يُخطَر ببلطانية الطيران التابعة له أو أن تودع لديها الإبلاغ المراد فرضها في إقليمه بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر . ويمكن طلب الإخطار أو الإيداع من قبل مؤسسات النقل الجوي التابعة لكلا الطرفين المتعلقين في غضون مدة لا تزيد عن ثلاثين (30) يوماً قبل التاريخ المقترح لتبليغها ؛ وفي حالات فردية ، يسمح لأي من الطرفين المتعلقين بتقديم الإخطار أو الإيداع في مدة أقل مما هو مطلوب عادة ؛ ولا يجوز لأي من الطرفين المتعلقين بأن تودع لديه أو أن يتم إخطاره من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بالأسعار المراد فرضها على الجمهور من قبل مشغلي الرحلات العرضية ، باستثناء ما يطلب على أساس غير تمييزية لأغراض الإحاطة .

3- باستثناء خلاف ما هو منصوص عليه بهذه المادة ، فإنه لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين أن يتخذ إجراء أحادي من جانبه لمنع تكثيف أو الاستمرار في سعر مفروض أو مقترح لرضه من قبل مؤسسات النقل الجوي المعيّنة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين للنقل الجوي الدولي .

4- إذا اعتقد أحد الطرفين المتعاقدين بأن السعر المقترح لرضه من قبل مؤسسات النقل الجوي المعيّنة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للنقل الجوي الدولي لا يتوافق مع الاعتبارات المنصوص عليها في الفقرة (2) من هذه المادة ، فعليه أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر بأسباب عدم الرضا بالكسب قدر ممكن ، ويجب أن تعتد هذه المشاورات في مدة أقصاها ثلاثين (30) يوماً بعد استلام الطلب . كما يجب أن يتعارف الطرفين المتعاقدين في تأمين المعلومات الضرورية لحل العبالة بطريقة معقولة . إذا توصل الطرفان المتعاقدان إلى اتفاق بالنسبة للسعر الذي أعطى لأجله . يجتبر عدم الرضا ، فعلى الطرفين المتعاقدين بذلك قصارى جيودهما لوضع ذلك الاتفاق موضع التنفيذ ، وبدون هذا الاتفاق المشترك ، فإن السعر الموجود سابقاً يصبح مستمراً في الصرين .

## المادة (9)

## مبيعات وتمثيل مؤسسات النقل الجوي

1. يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بأن تؤمّن وتمتدّي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، في نطاق للقوانين والأنظمة المطبقة لديه ، مكاتب ، وكوادر إدارية وتجارية وقلية في إقليمه لتلبية متطلبات مؤسسات النقل الجوي المعينة ذات العلاقة بذلك .
2. يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين بأن تبيع بحرية خدمات النقل الجوي بواسطة وثائق النقل الخاصة بها في إقليمي كلا الطرفين المتعاقدين بصورة مباشرة أو من خلال وكيل سواءً بالعمل المحلية أو بأي عملة قابلة للتحويل الحر . ولا يجوز لأحد الطرفين المتعاقدين أن يقيد حق مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في بيع خدمات النقل ، ويكون لأي شخص شزاءها .
3. يحق لكل من مؤسسات النقل الجوي المعينة بأن تبدل وتحوّل بحسب اختيارها إلى الدولة التابعة لها الإيرادات المحلية لفائض المبيعات التي يفتتها. وأن يتم التصريح بالتبديل والتحويل بدون قيود وفقاً لسعر الصرف المطبق للمعاملات التجارية، والمبارجة المتعول في الوقت الذي تقدم إليه هذه الإيرادات للتحويل والتبديل ، ولا يجوز أن تخضع لأية رسوم ، وأن نجد منها أو تتعرض لتأخير باستثناء ما هو معمول به عادة من إجراءات وأجور من قبل المصارف لأجل الجز مثل هذا التحويل والتبديل .

### المادة (10) المنارة الأرضية

يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة نادية خدمات المنارة الأرضية الخاصة بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، أو أن تحصل ، بناء على اختيارها ، على هذه الخدمات بشكل كلي أو جزئي من أي من مقدمي هذه الخدمات المرخصين بتقديمها . ومتى أو طالما تكون القوانين والأنظمة تمنع أو تحد من حرية مؤسسات النقل الجوي المعينة من أداء المنارة الذاتية ، أو من التعاقد للحصول عليها ، فيجب أن تعامل كل من مؤسسات النقل الجوي المعينة على أساس تمييزية ، وذلك في حال ما تم السماح بأداء المنارة الذاتية وخدمات المنارة الأرضية من قبل مقدم أو مقدمي ذات الخدمات .



### المادة (٤٤) أجور الاستخدام

- 1- يجب أن تكون أجور الاستخدام التي يمكن فرضها من قبل الهيئات أو السلطات المختصة بفرض الرسوم لدى طرف متعاقد على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عادلة ومعقولة ، ولا تتطوي على تمييز غير عادل ، وأن يتم توزيعها توزيعاً عادلاً بين فئات المستخدمين. وفي أي حال ، فإن تقييم أي من رسوم الاستخدام على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر يجب أن يتم وفق شروط لا تقل تفضيلاً عن لحسن شروط متاحة لأي مؤسسة نقل جوي أخرى في الوقت الذي يتم فيه تقييم ذات الأجور .
- 2- يجوز بأن يتم فرض رسوم الاستخدام على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بشكل يعكس ، ولكن لا يتجاوز ، التكلفة الكاملة لتقييم الهيئات أو السلطات المختصة بفرض الرسوم لمرافق المطار الملازمة ، والمرافق البيئية للمطار ، وتسييلات الملاحة الجوية ، وأمن الطيران ، والخدمات الأخرى بالمطار ، أو الواقعة في نطاق منظومة المطار . وقد تشمل هذه التكلفة الكاملة على عائد معقول على الأصول بعد الاستهلاك . ويجب أن توفر هذه المرافق والخدمات التي يتم نقاضي الأجور لأجلها على أسس اقتصادية وكفاءة .
- 3- يجب على كل طرف متعاقد أن يشجع التشاور بين الهيئات أو السلطات المعنية بفرض الرسوم في إقليمه ومؤسسات النقل الجوي التي تستخدم الخدمات والمرافق ، كما يجب أن تشجع الهيئات أو السلطات المختصة بفرض الرسوم ومؤسسات النقل الجوي على تبادل المعلومات التي قد تكون ضرورية للسماح بمراجعة دقيقة لمعقولة الأجور ، وذلك طبقاً للمبادئ المنصوص عليها بالفقرات (1) و (2) من هذه المادة . كما يجب على الطرفين المتعاقدين تشجيع الهيئات أو السلطات المختصة بفرض الأجور بأن يعطوا أولئك المستخدمين إشعار معقول لأي اقتراح بشأن التغييرات في أجور الاستخدام للمكينهم من إيلاء وجهات نظرهم قبل إجراء التغييرات على تلك الأجور .

4- لا يُلزم أي من الطرفين المتعاقدين بإجراءات سرية المتزعمات المنصوص عليها بالمادة (16) من هذه الاتفاقية، مما يكون منتهكاً لحكم من هذه الاتفاقية، (لا إذا :

1- فشل في مراجعة أو ممارسة تكون موضوع شكوى من قبل الطرف المتعاقد الآخر في غضون فترة معقولة من الزمن ؛ أو

2- فشل بعد تلك المراجعة في اتخاذ جميع الخطوات التي في وسعه لمعالجة أي ممارسة أو أي أجر يتعارض مع هذه المادة .

### المادة (12) السلامة للجوية

1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب في أي وقت عقد مشاورات بشأن معايير السلامة التي اعتمدها الطرف المتعاقد الآخر في أي مجال يتعلق بتسييلات الطيران ، والطرق الجوي ، والطنرة ، وتشغيل الطائرة . ويجب أن تعقد هذه المشاورات خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

2- بعد إجراء تلك المشاورات ، إذا وجد لحد الطرفين المتعاقدين أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحتفظ بمعايير السلامة، ولا يطبقها بصورة فعالة في أي من هذه المجالات المذكورة في الفقرة (1) بما يلي المعايير القياسية للسلامة المقررة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة ، فيجب على الطرف المتعاقد الأول أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر بهذه الإحتياجات والخطوات التي يراها ضرورية بما يتفق مع تلك المعايير القياسية ، وينبغي على الطرف المتعاقد الآخر أن يتخذ الإجراء التصحيحي المناسب خلال مدة زمنية متفق عليها .

3- طبقاً للمادة (16) من المعاهدة ، فإنه من المتفق بخلية فضلاً عن ذلك أن أي طائرة تشتغل بواسطة مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين ، أو نيابة عنها على خدمات من أر إلى إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر، يجوز أثناء وجودها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر أن تخضع للفحص بواسطة المعنيين المرخص لهم من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، بشرط أن لا يسبب ذلك تأخير غير مبرر على تشغيل ذات الطائرة . بصرف النظر عن الإقتضات المشار إليها في المادة (33) من المعاهدة ، فإن الغرض من هذا الفحص هو التحقق من صلاحية الوثائق المتعلقة بالطائرة ، والوثائق وترخيص طاقمها ، وأن معدات تلك الطائرة وحالتها مطابقة للمعايير الموضوعية في ذلك الوقت بموجب المعاهدة.

4- عندما يكون من الضروري اتخاذ إجراء عاجل لتأمين سلامة تشغيل مؤسسات النقل الجوي ، فإنه يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يحتفظ بالحق في التعليق أو التغيير التوري لترخيص التشغيل لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

- 5- يجب إيقاف أي إجراء اتخذ من قبل أحد الطرفين للمتعهدين وفقاً لأحكام الفقرة (4) من هذه المادة بمجرد إثبات الأسباب التي أدت إلى إخلاله.
- 6- بالإشارة إلى الفقرة (2) أعلاه ، إذا تقرر أن أي طرف متعاقد لا يزال غير ممثلاً للمعايير المتبررة في ذلك الوقت طبقاً للمعاهدة عند انقضاء الفترة الزمنية المتفق عليها ، فإنه يجب إفاءة الأمين العلم لمنظمة الطيران المدني الدولي بذلك . كما يجب إفاءة بالحل المرضي للوضع الذي يستجد لاحقاً .
- 7- في حال تعيين أحد الطرفين المتعاهدين مؤسسات نقل جوي تمارس وتحفظ دولة ثالثة بالسيطرة التنظيمية الفعلية عليها، فإن حقوق الطرف المتعاقد الآخر بموجب هذه المادة ، يجب أن تطبق بصورة متساوية، وذلك فيما يتعلق باجتماع وممارسة، أو الاحتفاظ بمعايير السلامة التطبيقية من قبل الدولة الثالثة، وكذلك فيما يتعلق بترخيص تشغيل تلك المؤسسات .



### المادة (13) أمن الطيران

1- يؤكد الطرفان المتعاقدان مجدداً ، بما يتماشى مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي بأن التزامه تجاه الطرف المتعاقد الآخر في حماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع يعتبر جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. ويجب أن يعمل الطرفان المتعاقدان ، بشكل خاص ، وذلك دون الحد من عمومية حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي ، بما يتماشى مع أحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم، وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقفة في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963 ، والمعاهدة الخاصة بالاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقفة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970 ، واتفاقية لمنع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني ، الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971 ، والبروتوكول المكمل لها بشأن قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي ، الموقع في مونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988 ، والمعاهدة الخاصة بتعزيز المتفجرات البلاستيكية بغرض كسفيها ، الموقعة في مونتريال بتاريخ 01 مارس 1991 ، أو أي اتفاقية أخرى متعددة الأطراف تتعلق بأمن الطيران المدني ملتزم بها من قبل الطرفان المتعاقدان .

2- يقدم الطرفان المتعاقدان كل منهما للأخر ، وعند الطلب ، كل المساعدة الضرورية لمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ، والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات ، وركابها ، وطاقمها ، والمطارات، وتسهيلات الملاحة الجوية، وأي تهديد لآخر لأمن الطيران المدني.

3- يعمل الطرفان المتعاقدان ، بإحد الأمتى ، بما يتفق مع أحكام أمن الطيران والمتطلبات الفنية المحددة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي ، والتي عينتها كملاحق للمعاهدة ، ويتمين على الطرفين المتعاقدين بأن يطلبا من مشغلي الطائرات المسجلة لديهما ، أو مشغلي الطائرات المتمركزين أو المقيمين بصورة دائمة في إقليميهما ، أو الذين تم تسميهم في إقليم فنلندا بموجب اتفاقيات الاتحاد الأوروبي ، واستلموا تراخيص التشغيل طبقاً للقانون الاتحاد الأوروبي ، ومشغلي المطارات في إقليميهما بالتقيد بمثل تلك الأحكام المتعلقة بأمن الطيران .

4- يوافق كل من الطرفين المتعاقدين على الطلب من مشغلي الطائرات بالتنفيذ بأحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (3) أعلاه ، وهي لحكام يتطلبها الطرف المتعاقد الآخر لأجل الدخول في إقليمه ، أو مغابرتها ، أو أثناء التواجد فيه ، وكذلك لأجل الدخول ، والمغادرة من أو عند التواجد في إقليمنا ، فإنه يتطلب من مشغلي الطائرات الالتزام بأحكام أمن الطيران، وما يتوافق مع قانون الاتحاد الأوروبي . ويجب على كل من الطرفين المتعاقدين بأن يضمن اتخاذ تدابير كافية بصورة فعالة داخل إقليمه من أجل حماية الطائرات ، وتفتيش الركاب ، والطاقم ، والأغراض المحمولة ، والأمتعة ، والبضائع ، وخزيرين الطائرات قبل وأثناء عملية التسعير أو التحميل . وعلى كل طرف متعاقد أن يأخذ أيضاً بمحمل الامتثال أي طلب يقدم إليه من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ تدابير أمنية خاصة ومغفولة لمواجهة تهديد معين .

5- عندما يقع حادث أو بصدد تهديد بزقوع حادث، استقبلاه غير مشروع على الطائرات المدنية ، أو غير ذلك من الأعمال غير المشروعة ضد سلامة مثل تلك الطائرات ، وركابها ، وطاقمها، والمطارات أو ترمبهيلات الملاحة الجوية، يقوم الطرفين المتعاقدين بمساعدة بعضهما البعض من خلال تنهيل الاتصالات، وغير ذلك من التدابير الملائمة المتصرد بها إنهاء هذا الحادث أو التهديد بوقوعه بسرعة وعلى نحو آمن .

6- حينما تتوالى لدي أحد الطرفين المتعاقدين أسس مغفولة تضمه على الاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد خرج عن أحكام هذه المادة . فيحق لسلطات الطيران التابعة لذلك الطرف المتعاقد أن تطلب فوراً إجراء مشاورات مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر . في حل البشمل في التوصل إلى اتفاق مرضي في غضون خمسة عشرة (15) يوماً من تاريخ ذلك الطلب، فإن ذلك يشكل أساساً لإلغاء وتعليق ، والحد ، أو فرض شروط على ترخيص التشغيل والتصاريح الفنية لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل ذلك الطرف المتعاقد . ويحق لأحد الطرفين المتعاقدين أن يتخذ إجراء مؤقتاً قبل مضي الخمسة عشر (15) يوماً حينما يبرر ذلك وجود طوارئ . ويجب أن لا يستمر العمل بأي إجراء قد اتخذ طبقاً لهذه الفترة في حال امتثال الطرف المتعاقد الآخر لأحكام الأمن المنصوص عليها بهذه المادة .

### المادة (14) الخدمات البرية

على الرغم من أي حكم آخر في هذه الاتفاقية ، فإنه يسمح وبدون قيود لمؤسسات النقل الجوي للمعونة ، ولتحتسب خدمة نقل البضائع غير المباشرين التابعين لكلا الطرفين المتعاقدين باستخدام أية وسيلة نقل بري، مرتبطة بالخدمات الجوية الدولية ، وذلك فيما يتعلق بالشحن من أو إلى أي نقاط في العالم للطرفين المتعاقدين ، أو في أي بلدان أخرى، بما في ذلك النقل من وإلى جميع المطارات المتوفرة فيها التسهيلات الجمركية . ويشمل ذلك ، وحيثما يكون ذلك مطبقاً حق نقل الشحن المحجوز في الجمارك ضمن القوانين والأنظمة المطبقة ، ويكون لمثل هذا الشحن سواء كان نقله يتم عن طريق البر أو عن طريق الجو حرية الوصول إلى التسهيلات والتجهيزات الجمركية بالمطار . ويحق لمؤسسات النقل الجوي المتعونة أن تختار الوسيلة بالنقل البري الخاص بها ، أو أن تقوم به من خلال ترتيبات مع ناقلين بريين آخرين ، بما في ذلك النقل البري الذي يقوم به مؤسسات نقل جوي أخرى . والناقلين غير المعزولين للشحن الجوي ، ويمكن أن تقدم خدمات الشحن هذه بشكل فردي من خلال مسر لنقل الجوي مجتمعاً مع النقل البري ، شريطة أن لا يضر الناقلون بالحقائق المتعلقة بمثل هذا النقل .



**المادة (15)**  
**الملائمة الفعالة**

يجب على كل طرف متعاقد أن يتخذ عند الضرورة جميع الاجراءات الملائمة في نطاق ولايته لإزالة جميع المشاكل التمييزية أو الممارسات الخاصة بالملائمة غير العادلة التي تؤثر سلباً على الموقف التنافسي لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

## المادة (16)

## المشاورات وتصوية المنازعات

- 1- في روح من التعاون الوثيق ، يمكن لسلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تطلب في أي وقت عقد مشاورات فيما بينها لتنفيذ ، وتفسير وتطبيق أحكام هذه الاتفاقية ، والالتزام بها على نحو مقبول . ويجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال فترة متين ( 60 ) يوماً من تاريخ استلام ذلك الطلب ، ما لم تتفق سلطات الطيران على خلاف ذلك .
  - 2- يجوز عرض أي نزاع لا يمكن حله عن طريق المشاورات ، وذلك بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين على وسيط أو فريق لخبراء تصوية المنازعات، ويمكن استخدام ذلك الوسيط أو الفريق للمنطقة وتحديد جوهر النزاع أو التوصية بعلاج أو حل النزاع.
  - 3- يتفق الطرفان المتعاقدان مسبقاً على صلاحية الوسيط أو فريق الخبراء ، والمبادئ التوجيهية ، أو المعايير وشروط التوضيل إلى جهوز الوسيط أو فريق الخبراء . كما يُنظر الطرفان المتعاقدان أيضاً إذا لزم الأمر في اتاحة التصانف مؤقتة مع إمكانية مشاركة أي طرف قد يكون عرضة للتأثر المباشر بالنزاع ، مع الأخذ في الاعتبار الهدف والحاجة إلى إجراءات بسيطة ومبررة تستجيب للحالة .
  - 4- يجوز تعيين الوسيط أو أعضاء فريق الخبراء من بين أولئك المدرجين على سجل خبراء الطيران المؤهلين على نحو ملائم ، والذي تحفظ به منظمة الطيران المدني الدولي . ويتم اختيار الخبير أو الخبراء في غضون فترة خمسة عشر (15) يوماً من تسليم طلب عرض النزاع على وسيط أو فريق الخبراء .
- إذا فشل الطرفين المتعاقدين في الاتفاق على اختيار خبير أو خبراء ، فيجوز إحالة الاختيار إلى رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي ، ويلبغى أن يكون أي خبير يتم استخدامه لغرض هذه الآلية مزهلاً تأهلاً ككليا في الموضوع العام للنزاع.

- 5- يلغى اتمام الوساطة في غضون ستين (60) يوماً من تعيين الوسيط أو تشكيل فريق الخبراء ، كما ينبغي تقديم أي قرار يتم التوصل إليه ، بما في ذلك في حالة الانطباق ، أي توصيات في غضون فترة ستين (60) يوماً من تعيين الخبراء أو الخبراء ، وقد يتفق الطرفان المتعاقدان مسبقاً على أنه يجوز للوسيط أو الفريق الخبراء منح لتصايف مؤقتة لصاحب الشكوى ، إذا ما طلب ذلك ، وفي هذه الحالة يتم اتخاذ قرار بصفة أولية .
- 6- يتعارن الطرفان المتعاقدان بحسن نية لتحفيظ التقدم في الوساطة ، وأن يكونا ملتزمان بتنفيذ القرار أو الحكم الصادر عن الوسيط أو فريق الخبراء ، ما لم يتفقا على خلاف ذلك مقدماً على الالتزام بقرار أو حكم ، وإذا اتفقا الطرفان المتعاقدان مقدماً على طلب حكم الوقائع فقط ، فيتمون عليهما استخدام هذه الوقائع في تسوية النزاع .
- 7- يتم تقدير تكاليف هذه الآلية عند بدنها ، وتقسم بالتساوي ، لكن مع إمكانية إعادة التقييم بموجب قرار نهائي .
- 8- لا تمنح هذه الآلية الامتداد المستمر لعملية التفاوض ، أو استخدام التحكيم فيما بعد ، أو إهالة الاتباقية بموجب المادة (19) منها .

## المادة (17)

## التعديلات

- 1- إذا ارتأى أي من الطرفين المتعاقدين أنه من المناسب تعديل أي حكم من أحكام هذه الاتفاقية ، فيوسعه أن يطلب عند مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر . ويجب أن تبدأ هذه المشاورات في غضون فترة ستين (60) يوماً من تاريخ الطلب ، ما لم يوافق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك بتمديد هذه الفترة . وأية تعديلات يتفق عليها في هذه المشاورات ، يجب أن يصادق عليها من قبل كل طرف متعاقد طبقاً لإجراءاته القنولية ، وأن تدخل حيز النفاذ في اليوم الأول من الشهر الثاني بعد إخطار الطرفين المتعاقدين أحدهما الآخر عبر القنوات الدبلوماسية باستيفائهما لهذه الإجراءات .
- 2- بصرف النظر عن الأحكام الواردة بالفقرة (1) من هذه المادة ، فإن التعديلات المتعلقة بالملحق ، يجوز الاتفاق عليها بين سلطات الطرفين القائمة لكلا الطرفين المتعاقدين ، وتدخل حيز النفاذ بحسب الاتفاق الذي يتم بينهما حيالها .

### المادة (18) المعاهدات متعددة الأطراف

إذا دخلت أي معاهدة متعددة الأطراف تنطبق بالنقل الجوي حيز النفاذ بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين ، فإن أحكام هذه المعاهدة يجب أن تعود ، ويجوز عند المشاورات طبقاً للمادة (16) من هذه الاتفاقية ، وذلك بخوة تقرير المدى الذي تتلخر به هذه الاتفاقية بأحكام المعاهدة متعددة الأطراف المذكورة .

## المادة (19)

## الإنهاء

- 1- يجوز لأي طرف متعاقد، في أي وقت، أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر بقراره بإنهاء هذه الاتفاقية. ويجب أن يبلغ هذا الإخطار في ذات الوقت لمنظمة الطيران المدني الدولي..
- 2- في هذه الحالة يجب إنهاء هذه الاتفاقية بعد اثني عشر (12) شهراً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، ما لم يسحب الإخطار الإنهاء قبل انتهاء هذه المدة بالاتفاق. وفي حال عدم إقرار الطرف المتعاقد الآخر باستلام الإخطار الإنهاء، فيعتبر الإخطار مستقلاً بعد أربعة عشر (14) يوماً من استلام منظمة الطيران المدني الدولي لذات الإخطار.

**المادة (20)****التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي**

يجب أن تسجل هذه الاتفاقية ، وأية تعديلات لاحقة تطرأ عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.



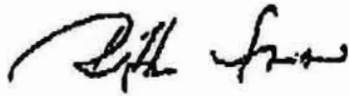
## المادة (21)

## الدخول حيز النفاذ

تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ في اليوم الأول من الشهر الثاني بعد إخطار كل من الطرفين المتعاقدين أحدهما الآخر عبر القنوات الدبلوماسية باستكمال الإجراءات اللازمة لكل منهما لدخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ .

إشهاداً على ذلك، قام الموقعان أدناه، والمفوضان بذلك من حكومتهما بالتوقيع على هذه الاتفاقية من نسختين باللغات العربية، والفنلندية، والإنجليزية والسويدية، وجميع النصوص متساوية في الحجية. وفي حالة وجود أي اختلاف في تفسير الاتفاقية يرجح النص الانجليزي .

حرر في المنامة يوم 27 مارس من سنة 2017 من نسختين أصليتين باللغة الإنجليزية.



عن

حكومة جمهورية فنلندا



عن

حكومة مملكة البحرين

**ملحق**

**الاتفاقية للخدمات الجوية بين حكومة فنلندا وحكومة مملكة البحرين**

1- الطرق التي ستشغلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين في كل الاتجاهين :

نقاط المنشأ	نقاط وسطية	نقاط المقصد	نقاط الهبوط
اي نقاط في مملكة البحرين	اي نقاط	اي نقاط في جمهورية فنلندا	اي نقاط

2- الطرق التي ستشغلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة جمهورية فنلندا في كلا الاتجاهين:

نقاط المقصد	نقاط وسطية	نقاط الارتفاع	نقاط الهبوط
اي نقاط في جمهورية فنلندا	اي نقاط	اي نقاط في مملكة البحرين	اي نقاط

يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين أن تمارس في أي وقت حقوق النقل الجوي بموجب الحرية الخامسة على النقاط الواسطة والنقاط الواقعة فيما وراء ، ولها الحرية بأن تختار وتغير تركيبة هذه الممارسة على ذات النقاط .

يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية فنلندا أن تمارس في أي وقت حقوق النقل الجوي بموجب الحرية الخامسة على النقاط الواسطة و للنقاط الواقعة فيما وراء ، ولها الحرية بأن تختار وتغير تركيبة هذه الممارسة على ذات النقاط .

3- عند تشغيل أو إقامة للخدمات على للطرق المحددة ، فإنة يجوز لأي مؤسسة نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين أن تدخل في ترتيبات التعاون التسويقي مثل ترتيبات رموز الرحلات المشتركة ، وحجز حيز من المقاعد مع :

أ- مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المنشأة في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين، أو

ب- مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لطرف ثالث . وفي حال لم يرخص هذا الطرف الثالث ، أو لم يسمح بالاتفاق على ترتيبات مماثلة بين مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الأخر ومؤسسات النقل الجوي الأخرى لتقديم الخدمات على ، ومن ، وغير ذلك البلد الثالث ، فحق للطرفين المتعاقدين بأن لا يتبلا مثل هذه الترتيبات .

ومع ذلك ، فإن مثل هذه الترتيبات ، تقتضي بأن تكون خاضعة لما يلي :

- 1- أن تكون مؤسسات النقل الجوي المشغلة وفق هذه الترتيبات حاصلة على حقوق النقل الجوي ، و
- 2- أن تكون جميع مؤسسات النقل الجوي ملية للمتطلبات المطبقة على مثل هذه الترتيبات ، بشأن تقديم المعلومات للعملاء وإجراءات الإيداع .

**AIR SERVICES AGREEMENT**

**BETWEEN**

**THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND**

**AND**

**THE GOVERNMENT OF THE**

**KINGDOM OF BAHRAIN**

The Government of the Republic of Finland and the Government of the Kingdom of Bahrain (hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

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

Desiring to promote their mutual relations in the field of civil aviation and to conclude an agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airline(s) in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air service opportunities;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

Desiring to make it possible for airline(s) to offer the travelling and shipping public a variety of service options and wishing to encourage individual airline(s) to develop and implement innovative and competitive prices;

Have agreed as follows:



## Article 1 *Definitions*

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of Finland, the Civil Aviation Authority, and in the case of Bahrain, the Ministry of Transportation represented by Civil Aviation Affairs and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said aeronautical authorities or similar functions;
2. "Agreement" means this Agreement, its Annex, and any amendments to the Agreement or to the Annex;
3. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes: any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties, and any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annexes or amendments is at any given time effective for both Contracting Parties;
4. "Designated airline(s)" means an airline(s) designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;
5. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air service including surface transportation in connection with international air transportation, if applicable, charged by airline(s), including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
6. "Territory", "air service", "international air service", "airline(s)" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning specified in Articles 2 and 96 of the Convention; and
7. "User charges" means a charge imposed on airline(s) for the provision of airport, air navigation or aviation security facilities or services including related services and facilities.

## Article 2 *Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of international air services operated by airline(s) established in the latter Party:

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

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

3. Each designated airline(s) may, when operating an agreed service on a specified route, on any or all flights and at its option:

- a. Operate flights in either or both directions;
- b. Serve behind, intermediate, and beyond points and points in the territories of the Parties on the routes in any combination and in any order;
- c. Omit stops at any point or points;
- d. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;
- e. Serve points behind any point or points in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
- f. Make stopovers at any points whether within or outside the territory of the other Party;
- g. Carry transit traffic through the other Party's territory; and
- h. Combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;

without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this Agreement, provided that the service serves a point in the territory of the Contracting Party designating the airline(s).

4. On any segment or segments of the routes above, any designated airline(s) may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated.

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

### Article 3

#### *Designation and Authorisation*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be made in writing and transmitted to the other Contracting Party through diplomatic channels and shall identify the extent to which the airline(s) is authorised to conduct the type of air transport specified in this Agreement.

2. On receipt of such a designation and of applications from the designated airline(s) in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:

- a) in the case of an airline(s) designated by Finland:
  - (i) it is established in the territory of Finland under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
  - (ii) effective regulatory control of the airline(s) is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;
- b) in the case of an airline(s) designated by Bahrain:
  - (i) it is established in the territory of Bahrain and is licensed in accordance with the applicable law of Bahrain, and
  - (ii) Bahrain has and maintains effective regulatory control of the airline(s);
- c) the designated airline(s) is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.

3. When an airline(s) has been so designated and authorised it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline(s) complies with all applicable provisions of the Agreement.



**Article 4**  
*Revocation of Authorisation*

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline(s) designated by the other Contracting Party where:

- a) in the case of an airline(s) designated by Finland:
  - (i) it is not established in the territory of Finland under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
  - (ii) effective regulatory control of the airline(s) is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;
- b) in the case of an airline(s) designated by Bahrain:
  - (i) it is not established in the territory of Bahrain and is not licensed in accordance with the applicable law of Bahrain; or
  - (ii) Bahrain is not maintaining effective regulatory control of the airline(s); or
- c) that airline(s) has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 of this Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations, such right shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such consultations shall begin within a period of fifteen (15) days from the date of a request for consultations or as otherwise agreed between the Contracting Parties.

**Article 5***Application of Laws and Regulations*

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, or departure from its territory of aircraft engaged in international air services or to the operation and navigation of such aircraft while within the said territory shall apply to the designated airline(s) of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry to, stay in or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, customs, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline(s) of the other Contracting Party, while they are within the said territory.
3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, except in respect of security measures against acts of violence, smuggling of narcotics and air piracy, be subject to no more than a simplified control.
4. Neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline(s) over a designated airline(s) of the other Contracting Party engaged in similar international air services in the application of its immigration, customs, quarantine and similar regulations.



## Article 6

*Exemption from Taxes, Customs Duties and other Charges*

1. Aircraft operated on international air services by a designated airline(s) of one Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts, supplies of fuel and lubricants, aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempted from all taxes, customs duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment, spare parts, supplies and stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.

2. There shall also be exempt from the taxes, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

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

b) spare parts, including engines, introduced into the territory of one Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international air service of a designated airline(s) of the other Contracting Party;

c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party for use in an international air service of a designated airline(s) of the other Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the first mentioned Contracting Party, in which territory they are taken on board.

d) airline(s) documents, such as tickets and air waybills, as well as publicity and promotional material within reasonable limits, intended for use by a designated airline(s) of one Contracting Party and introduced into the territory of the other Contracting Party.

3. Materials referred to in paragraph 2 of this Article may be required to be kept under customs supervision or control.

4. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and spare parts normally retained on board aircraft operated by a designated airline(s) of one Contracting Party, may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

5. Baggage and cargo in direct transit across the territory of a Contracting Party shall be exempt from taxes, customs duties, fees and other similar charges not based on the cost of services on arrival or departure.

6. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airline(s) of one Contracting Party have contracted with another airline(s), which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

7. Nothing in this Agreement shall prevent Finland from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated air carrier of Bahrain that operates between a point in the territory of Finland and another point in the territory of Finland or in the territory of another European Union Member State.

**Article 7**  
*Capacity provisions*

1. Each Contracting Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airline(s) of both Contracting Parties to compete in providing and selling the international air services covered by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall allow each designated airline(s) to determine the frequency and capacity of the international air services it offers based upon commercial considerations in the marketplace.
3. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by a designated airline(s) of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
4. Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airline(s) a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
5. Each Contracting Party may require the filing of traffic programmes and individual flights or operational plans by the designated airline(s) of the other Contracting Party. The administrative burden of filing requirements shall be minimized and all filings shall be dealt with promptly by the respective aeronautical authorities.



**Article 8**  
*Pricing*

1. Each Contracting Party shall allow prices for air services to be decided by each designated airline(s) based on commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- a) prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c) protection of airline(s) from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Contracting Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by a designated airline(s) of the other Contracting Party. Notification or filing by the airline(s) of both Contracting Parties may be required no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Contracting Party shall require the notification or filing by a designated airline(s) of the other Contracting Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Except as otherwise provided in this Article, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by a designated airline(s) of either Contracting Party for international air transportation.

4. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a designated airline(s) of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing price shall continue in effect.

**Article 9***Airline Representation and Sales*

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

2. ~~The designated airline(s) of the Contracting Parties shall be free to sell air transport services on their own transportation documents in the territories of both Contracting Parties, either directly or through an agent, in local currency or in any freely convertible other currencies. Each Contracting Party shall refrain from restricting the right of a designated airline(s) of the other Contracting Party to sell, and of any person to purchase such transportation.~~

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



**Article 10**  
*Ground handling*

Each designated airline(s) shall have the right to provide their own ground handling services in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorized for the provision of such services. Where or as long as the laws and regulations applicable to ground handling in the territory of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, each designated airline(s) shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

## Article 11 *User Charges*

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Contracting Party on the designated airline(s) of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the designated airline(s) of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other airline(s) at the time the charges are assessed.

2. User charges imposed on the designated airline(s) of the other Contracting Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

3. Each Contracting Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airline(s) using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airline(s) to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this Article. Each Contracting Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

4. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 16 of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

**Article 12**  
*Flight Safety*

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas mentioned in paragraph 1 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with those standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.
3. Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by, or on behalf of an airline(s) of one Contracting Party, on service to or from the territory of the other Contracting Party, may, while within the territory of the other Contracting Party be the subject of a search by the authorised representatives of the other Contracting Party, provided that this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the standards established at that time pursuant to the Convention.
4. When urgent action is essential to ensure the safety of an airline(s) operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party.
5. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 4 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
6. With reference to paragraph 2 above, if it is determined that a Contracting Party remains in non-compliance with the standards established at that time pursuant to the Convention when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of the International Civil Aviation Organization should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.
7. Where one Contracting Party has designated an airline(s) whose regulatory control is exercised and maintained by a third State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that third State and in respect of the operating authorisation of that airline(s).



**Article 13**  
*Aviation Security*

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, and the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 or any other multilateral agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.

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

3. The Contracting Parties shall, as a minimum, act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory or are established in the territory of Finland under the EU Treaties and have received an operating licence in accordance with European Union law and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

6. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines designated by that Contracting Party. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.



Article 14  
*Intermodal Services*

Notwithstanding any other provision of this Agreement, designated airline(s) and indirect providers of cargo transportation of both Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air services any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Contracting Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airline(s) may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airline(s) and indirect providers of cargo air services. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

**Article 15**  
*Fair competition*

Each Contracting Party shall, where necessary, take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination or unfair competitive practices adversely affecting the competitive position of the designated airline(s) of the other Contracting Party.

## Article 16

*Consultations and Settlement of Disputes*

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

2. Any dispute which cannot be resolved by consultations may, at the request of either Contracting Party be submitted to a mediator or a dispute settlement panel. Such a mediator or panel may be used for mediation, determination of the substance of the dispute or to recommend a remedy or resolution of the dispute.

3. The Contracting Parties shall agree in advance on the terms of reference of the mediator or of the panel, the guiding principles or criteria and the terms of access to the mediator or the panel. They shall also consider, if necessary, providing for an interim relief and the possibility for the participation of any Party that may be directly affected by the dispute, bearing in mind the objective and need for a simple, responsive and expeditious process.

4. A mediator or the members of a panel may be appointed from a roster of suitably qualified aviation experts maintained by the International Civil Aviation Organization (ICAO). The selection of the expert or experts shall be completed within fifteen (15) days of receipt of the request for submission to a mediator or to a panel. If the Contracting Parties fail to agree on the selection of an expert or experts, the selection may be referred to the President of the Council of ICAO. Any expert used for this mechanism should be adequately qualified in the general subject of the dispute.

5. A mediation should be completed within sixty (60) days of engagement of the mediator or the panel and any determination including, if applicable, any recommendation, should be rendered within sixty (60) days of engagement of the expert or experts. The Contracting Parties may agree in advance that the mediator or the panel may grant interim relief to the complainant, if requested, in which case a determination shall be made initially.

6. The Contracting Parties shall cooperate in good faith to advance the mediation and to implement the decision or determination of the mediator or the panel, unless they otherwise agree in advance to be bound by decision or determination. If the Contracting Parties agree in advance to request only a determination of the facts, they shall use those facts for resolution of the dispute.

7. The costs of this mechanism shall be estimated upon initiation and apportioned equally, but with the possibility of re-apportionment under the final decision.

8. The mechanism is without prejudice to the continuing use of the consultation process, the subsequent use of arbitration, or termination of the Agreement under Article 19.

**Article 17**  
*Amendments*

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

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



**Article 18***Multilateral Conventions*

If any multilateral convention concerning air transportation enters into force in respect of both Contracting Parties, the provisions of such convention shall prevail. Consultations in accordance with Article 16 of this Agreement may be held with a view to determining the extent to which this Agreement is affected by the provisions of the said multilateral convention.

**Article 19**  
*Termination*

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

2. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party unless the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties prior to the expiry of such period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization

**Article 20**  
*Registration with ICAO*

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

Article 21  
*Entry into force*

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

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed this Agreement in duplicate in the Arabic, Finnish, English and Swedish languages, all texts being equally authentic. In the event of any divergence of interpretation, the English language text shall prevail.

Done at Manama on 27<sup>th</sup> March 2017 in two original copies in the English language.



For the Government of  
the Republic of Finland



For the Government of  
the Kingdom of Bahrain



## ANNEX

to the Air Services Agreement between the Government of the Republic of Finland  
and the Government of the Kingdom of Bahrain

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

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
Any points Bahrain	Any points	Any points in Finland	Any points

The designated airline(s) of Bahrain may, at any given time, exercise fifth freedom traffic rights. Intermediate and beyond points may be freely chosen and altered.

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

<u>Points of origin</u>	<u>Intermediate points</u>	<u>Points of Destination</u>	<u>Points beyond</u>
Any points in Finland	Any points	Any points in Bahrain	Any points

The designated airline(s) of Finland may, at any given time, exercise fifth freedom traffic rights. Intermediate and beyond points may be freely chosen and altered.

3. In operating or holding out services on the specified routes, any designated airline(s) of one Contracting Party may enter into co-operative marketing arrangements such as blocked-space or code sharing arrangements, with:

- a) An airline or airlines established in the territory of either Contracting Party, or
- b) An airline or airlines of a third Party. Should such third Party not authorise or allow comparable arrangements between the designated airline(s) of the other Contracting Party and other airline(s) on services to, from and via such third country, the Contracting Parties have the right not to accept such arrangements.

The above provisions are, however, subject to the condition that in such arrangements 1) the operating airline(s) hold the appropriate traffic rights and 2) all the airline(s) meet the requirements applied to such arrangements regarding information to customers and filing procedures.