

No. 37337

**Finland
and
Qatar**

Agreement between the Government of the State of Qatar and the Government of the Republic of Finland on air services (with annex). Doha, 18 November 1998

Entry into force: *1 September 1999, in accordance with article 26*

Authentic texts: *Arabic, English and Finnish*

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

**Finlande
et
Qatar**

Accord relatif aux services aériens entre le Gouvernement de l'État du Qatar et le Gouvernement de la République de Finlande (avec annexe). Doha, 18 novembre 1998

Entrée en vigueur : *1er septembre 1999, conformément à l'article 26*

Textes authentiques : *arabe, anglais et finnois*

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

٥- عند تشغيل الخدمات على الطرق المتفق عليها يجوز لأي مؤسسة نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين الدخول في ترتيبات تعاون تجاري مثل ترتيبات المشاركة في الرمز (code sharing) مع :-

- (أ) مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأيا من الطرفين المتعاقدين
- (ب) مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لطرف ثالث ، وإذا كان البلد الثالث لا يسمح بترتيبات مشابهة بين مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر ومؤسسات النقل الجوي المشغلة للخدمات من وإلى وعبر مثل هذا البلد جاز للطرفين المتعاقدين رفض قبول مثل هذه الترتيبات .

الأحكام الواردة أعلاه تخضع إلى شروط التشغيل لكافة مؤسسات النقل الجوي الداخلة في مثل هذه الترتيبات من حيث :-

- ١/ الحصول على حقوق تشغيل على الطريق .
- ٢/ الوفاء بالمتطلبات المطبقة على مثل هذه الترتيبات ذات الصلة بالمعلومات المقدمة للزبائن وإجراءات إرسال الإشعارات .

ملحق

١ - الطرق الجوية التي يجوز لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل دولة قطر تشغيلها في الاتجاهين : -

نقاط البداية	نقاط النهاية
نقاط في قطر	نقاط في فنلندا

٢ - الطرق الجوية التي يجوز لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل فنلندا تشغيلها في الاتجاهين : -

نقاط البداية	نقاط النهاية
نقاط في فنلندا	نقاط في قطر

٣ - ليس هناك ما يمنع مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل ايا من الطرفين المتعاقدين تشغيل خدمات نقاط وسطية أو نقاط فيما وراء شريطة عدم ممارسة حقوق تجارية بين هذه النقاط وإقليم الطرف المتعاقد الآخر .

على صعيد آخر فإن حركة ركاب التوقف المؤقت فوق هذه القطاعات سيتم التصريح بها .

٤ - تتم الموافقة بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين لممارسة حقوق الحرية الخامسة .

ويجوز لكل مؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرفين المتعاقدين تشغيل خدمات لنقطتين (وسطية أو لما وراء) وذلك بناء على اختيار مؤسسة النقل الجوي وباستخدام حقوق الحرية الخامسة . ويتم نقل مثل هذا الاختيار (الاختيارات) الى سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر .

وتخضع التعريفات التي سيتم تحصيلها عند التشغيل بحقوق الحرية الخامسة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة لاحد الطرفين المتعاقدين الى متطلبات الطرف المتعاقد الآخر المتعلقة بتحديد التعريفات .

ويجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة فرض نفس التعريفات المصادق عليها لأي مؤسسة نقل جوي بين نفس النقاط .

مادة (٢٦)
سريان الاتفاق

يسري مفعول هذا الاتفاق اعتبارا من اليوم الاول من الشهر الثاني بعد إخطار الطرفين المتعاقدين كل منهما عبر القنوات الدبلوماسية بأن الإجراءات الضرورية لدخول هذا الاتفاق في حيز التنفيذ قد تم اكتمالها .

حرر هذا الاتفاق في مدينة **الدوحة** بتاريخ **١٨/١١/١٩٩٨** بنصين أصليين باللغات العربية والفنلندية والإنجليزية وتحمل النصوص الثلاث نفس الحجية ، وفي حالة الاختلاف حول تفسير نصوص هذا الاتفاق يرجح النص الإنجليزي .

عن حكومة جمهورية فنلندا

Tarja Halonen

عن حكومة دولة قطر



مادة (٢٥)
العناوين

العناوين الموجودة لكل مادة بهذا الاتفاق تم وضعها لأغراض الرجوع والإشارة والتسهيل فقط ولا تعني بأي حال من الأحوال تعريف أو تحديد مدى ومقصد هذا الاتفاق .

مادة (٢٤)
تسجيل الاتفاق

يسجل هذا الاتفاق وأي تعديلات
تطرا عليه لدى المنظمة الولية للطيران المدني

مادة (٢٣)
إنهاء الاتفاق

١/ يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين ان يخطر الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت بقراره إنهاء هذا الاتفاق ، على أن يبلغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني .

٢/ وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد انقضاء اثني عشر (١٢) شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، وإذا لم يعترف الطرف المتعاقد الآخر بتسليم الإخطار فيعتبر أنه تسلمه بعد انقضاء أربعة عشر (١٤) يوما من تاريخ تسلم المنظمة الدولية للطيران المدني لهذا الإخطار .

مادة (٢٢)
الاتفاقيات متعددة الأطراف

إذا دخلت اتفاقية عامة متعددة الأطراف في مجال الطيران حيز النفاذ بالنسبة للطرفين المتعاقدين فسوف يرجع تطبيق نصوصها . على ان تعقد مشاورات طبقا لنص المادة ١٨ لتحديد مدى تأثير هذا الاتفاق بنصوص الاتفاقية المذكورة .

مادة (٢١)
التعديلات

١/ إذا ارتأى أي من الطرفين المتعاقدين إنه من المجدي تعديل أي نص من نصوص هذا الاتفاق جاز له طلب التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر ، وتبدأ مثل هذه المشاورات خلال (٦٠) يوماً من تاريخ تقديم طلب إجراء التشاور ما لم يتفق الطرفان على زيادة هذه المدة . وسيتم الموافقة على هذه التعديلات بين الطرفين المتعاقدين طبقاً للإجراءات القانونية المطبقة لدى كل من الطرفين وتصبح هذه التعديلات سارية المفعول في اليوم الأول من الشهر الثاني بعد إخطار كل طرف الطرف الآخر بأن الإجراءات القانونية قد تم الالتزام بها .

٢/ مع مراعاة الأحكام الواردة في البند (١) من هذه المادة فإن التعديلات ذات الصلة بملحق هذا الاتفاق يجوز الاتفاق عليها بين سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين وتصبح سارية المفعول حسب الاتفاق بين هذه السلطات .

مادة (٢٠)
الرحلات الإضافية

١ / تطبق أحكام المادة (٣) الفقرة (١) ، والمواد (٥) و (٦) و (٧) و (٨) و (١٢) و (١٤) و (١٥) و (١٧) و (١٨) و (١٩) من هذا الاتفاق على الرحلات الإضافية غير المنتظمة التي تشغلها مؤسسة النقل الجوي التابعة لاحد الطرفين من والى إقليم الطرف المتعاقد الآخر فضلا عن تطبيقها على الناقل الجوي الذي يشغل مثل هذه الرحلات .

٢ / لا تؤثر أحكام البند (١) من هذه المادة على تطبيق القوانين والنظم الوطنية التي تحكم حق مؤسسات النقل الجوي في تشغيل رحلات غير منتظمة أو ممارسات مؤسسات النقل الجوي أو الأطراف المشاركة في تنظيم مثل هذه العمليات التشغيلية .

د/ باستثناء ما تم الاتفاق عليه بين الطرفين المتعاقدين أو ما تم تحديده بواسطة الهيئة يجب على كل من الطرفين المتعاقدين تسليم مذكرة حول النزاع خلال (٤٥) يوما بعد تشكيل الهيئة بالكامل ، ويتم استلام الردود خلال (٦٠) يوما من تاريخ استلام المذكرة وتقوم هيئة التحكيم بعقد جلسات سماع للنظر في الخلاف بناء على طلب أي طرف من طرفي التعاقد أو بناء على صلاحيتها وذلك خلال (٣٠) يوما بعد استلام الردود .

هـ/ تسعى هيئة التحكيم لإصدار قرار مكتوب خلال (٣٠) بعد الفراغ من جلسات السماع ، وإذا لم تعقد جلسات السماع بعد تاريخ تسليم الردود من طرفي النزاع ، يصدر القرار بأغلبية الأصوات .

و / يجوز لأي طرف متعاقد طلب إيضاحات حول القرار الصادر خلال (١٥) يوما من تاريخ استلامه له ويتم إصدار هذه الإيضاحات خلال (١٥) يوما من تاريخ تقديم الطلب .

ز / يكون قرار هيئة التحكيم ملزما لكلا الطرفين المتعاقدين .

ح / يتحمل كل طرف متعاقد مصاريف تعيين محكمه ، أما التكاليف الخاصة بهيئة التحكيم فيتم تقسيمها مناصفة بين الطرفين المتعاقدين وتشمل أي مصاريف ناتجة عن قيام رئيس المنظمة الدولية للطيران المدني أو نائبه بتطبيق الإجراءات المشار إليها في البند (٢) الفقرة (ب) من هذه المادة .

مادة (١٩)
تسوية المنازعات

١/ إذا نشأ أي خلاف أو نزاع بين الطرفين المتعاقدين حول تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة فضه أولاً عن طريق التفاوض .

٢/ إذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصل إلى تسوية بواسطة المفاوضات جاز لهم إحالة النزاع إلى شخص أو هيئة متفق عليها لفض النزاع أو بناء على طلب أحد الطرفين المتعاقدين بعرض الخلاف على هيئة تحكيم مكونة من ثلاثة محكمين تشكل على النحو التالي :

أ/ خلال (٣٠) يوماً من استلام طلب التحكيم يعين كل طرف متعاقد محكماً واحداً ويتفق هذان المحكمان على تعيين محكم ثالث من دولة محايدة تجاه الخلاف الناشئ ليقوم برئاسة هيئة التحكيم وذلك خلال (٦٠) يوماً من تعيين المحكم الثاني .

ب / إذا تعذر التعيين خلال الفترة المحددة أعلاه يجوز لأي طرف متعاقد الطلب من رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني القيام بتعيين المحكم الثالث خلال (٣٠) يوماً وإذا تعذر على الرئيس القيام بذلك لكونه من مواطني إحدى الدول التي لا يمكن اعتبارها محايدة في الخلاف الناشئ يجوز للنائب الأول للرئيس والذي تنطبق عليه شروط الأهلية للقيام بهذا العمل أن يعين المحكم الثالث .

ج / باستثناء لما هو مبين في هذه المادة أو خلاف لما أتفق عليه الطرفين المتعاقدان تقوم هيئة التحكيم بوضع حدود سلطاتها القضائية والإجراءات الخاصة بها ، وبناء على توجيهات هذه الهيئة أو عند طلب أي طرف متعاقد يتم عقد مداولة لتحديد النزاع المطروح للتحكيم والإجراءات الواجب اتباعها في فترة لا تزيد عن (٣٠) يوماً بعد تشكيل الهيئة بالكامل .

مادة (١٨)
المشاورات

١/ بروح التعاون الوثيق ، تقوم سلطات الطيران لدى أي من الطرفين المتعاقدين بطلب التشاور فيما بينهما في أي وقت بغرض التأكد من التقيد بأحكام وملاحق هذا الاتفاق بصورة صحيحة ومرضية ، والتشاور فيما بينهما حول أي قضية تتعلق بهذا الاتفاق . وتبدأ مثل هذه المشاورات خلال ستون (٦٠) يوما من تاريخ تسلم الطلب ما لم يتفق الطرفان على خلاف ذلك .

مادة (١٧)
المنافسة العادلة

١/ تمنح مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين فرص متساوية للمشاركة في النقل الجوي الدولي طبقاً لهذا الاتفاق .

٢/ يقوم كل طرف متعاقد عند الضرورة باتخاذ كافة الإجراءات الضرورية ضمن نظمه التشريعية لإزالة كافة أشكال التفرقة أو الممارسات التنافسية غير العادلة والتي تؤثر بصورة سلبية على الفرص التنافسية لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر .

مادة (١٦)
المعلومات الإحصائية

على سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين تزويد سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناء على طلبها بجميع الدوريات والبيانات الإحصائية عن حركة النقل الجوي التي تقوم بها المؤسسة أو المؤسسات المعنية من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر والتي يتم إعدادها وتسليمها بصورة عادية من جانب مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية إلى سلطات النقل الجوي الوطنية .

مادة (١٥)

تحويل فائض الإيرادات

١/ يمنح كل طرف متعاقد مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر لفائض الإيرادات المتحصل عليه في إقليمه بعد الوفاء بالالتزامات المالية للبلاد المعني ، ويتم مثل هذا التحويل على أساس معدل سعر الصرف الرسمي للعملة المعمول به طبقاً للقوانين السارية في إقليم الطرف المتعاقد الذي تم فيه تحصيل هذه الإيرادات .

٢/ في حالة قيام أحد الطرفين المتعاقدين بفرض قيود على تحويل فائض الإيرادات الذي تحققه المؤسسة أو المؤسسات المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، يحق للطرف المتعاقد الأول فرض قيود بالمثل على المؤسسة أو المؤسسات المعينة من قبل ذلك الطرف .

الرئيسية أو محال إقامتهم الرئيسية في إقليميهما ومستثمري المطارات فسي إقليميهما بالتصرف وفقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة .

٤- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجب على مستثمري شركات الطيران الالتزام بأحكام أمن الطيران المشار إليها في البند (٣) أعلاه والمطلوبة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى أو الخروج من أو أثناء البقاء في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر . ويتمهد كل طرف متعاقد باتخاذ الوسائل الكافية وتطبيقها بفعالية في إقليمه لتأكيد حماية الطائرات وتفتيش المسافرين وأطقم الطائرات والمواد المنقولة والأمتعة والبضائع ومؤون الطائرات قبل وأثناء عملية للصعود أو الترحيل ، وعلى كل طرف متعاقد أن يأخذ بمحمل الجد كل طلب يقدم إليه من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ احتياطات أمنية لمواجهة أي تهديد مرتقب .

٥- عند وقوع حادث أو تهديد بالاستيلاء غير المشروع على طائرات مدنية أو أي أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرة أو ركبها أو ملاحيا، أو المطارات أو المرافق الملاحية ، يلتزم كل من الطرفين المتعاقدين بتقديم المساعدة للطرف الآخر وذلك من خلال تسهيل جميع الاتصالات أو أي إجراءات أخرى ملائمة تستهدف إنهاء هذا الحادث أو التهديد فوراً وبسلام .

٦- عندما تكون لدى أحد الطرفين المتعاقدين أسباباً معقولة للإعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد خالف أحكام أمن الطيران الواردة بهذه المادة ، يجوز لسلطات الطيران الخاصة بالطرف المتعاقد الأول طلب مشاورات فورية مع سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر .

مادة (١٤)
أمن الطيران

- ١- تمشيا مع حقوقهما والتزاماتهما المقررة بموجب القانون الدولي ، يؤكد الطرفان المتعاقدان إن التزام كل منهما للأخر بحماية أمن الطيران المدني من الأفعال غير المشروعة يعد جزءا لا يتجزأ من هذا الاتفاق . وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب أحكام القانون الدولي يتعهد الطرفان بالعمل طبقا لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣ م ، والمعاهدة الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠ م ، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ م وأي معاهدة أخرى متعددة الاطراف لحماية الطيران المدني يكون الطرفان المتعاقدان طرفا فيها .
- ٢- يتعهد الطرفان المتعاقدان بتقديم جميع المساعدات الضرورية عند الطلب لكل منهما بهدف منع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وملاحيقها ، والأجهزة الملاحية والمطارات المدنية ، أو أية تهديدات أخرى ضد سلامة الطيران المدني .
- ٣- يتصرف الطرفان المتعاقدان ، في العلاقات المتبادلة بينهما، وفقا لأحكام أمن الطيران الموضوعة من جانب المنظمة الدولية للطيران المدني والمحددة في صورة ملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية على الطرفين ، وعليهما أن يلزما مستثمري الطائرات المسجلة لديهما أو المستثمرين الذين تكون مراكز أعمالهم

٤ - في حالة ثبوت الاتي بعد القيام بالتفتيش في ساحة وقوف الطائرات للتحقق من السلامة أو الصلاحية : -

- (أ) ان الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يتطابق مع الحد الأدنى للمعايير المقررة في معاهدة شيكاغو
أو
(ب) وجود قصور في عمليات الصيانة ومراعاة معايير السلامة المقررة في معاهدة شيكاغو

فإن الطرف المتعاقد الذي قام بعملية الفحص وإنفاذا لاحكام المادة (٢٣) من معاهدة شيكاغو يكون حرا في تقرير أن المتطلبات التي تم بموجبها إصدار شهادات وتراخيص الطائرة أو ملاحيتها أو اعتبار تلك الشهادات والتراخيص سارية المفعول أو المتطلبات التي تم بموجبها تشغيل الطائرة لا تساوي الحد الأدنى من المعايير الواردة في معاهدة شيكاغو والمشار إليها أعلاه .

٥/ في حالة رفض مندوب مؤسسة النقل الجوي التابعة لاحد الطرفين المتعاقدين فحص الطائرة التي تشغيلها مؤسسة النقل الجوي التي يمثلها بالاصالة أو النيابة ، أو فحص مستنداتها أو فحص مستندات ملاحيتها طبقا للبند (٣) أعلاه ، جاز للطرف المتعاقد الآخر تطبيق ما ورد في البند (٤) من هذه المادة .

٦/ يحتفظ كل طرف متعاقد بحق تعليق أو تعديل تصريح تشغيل مؤسسة نقل جوي تابعه للطرف المتعاقد الآخر بصورة فورية في حالة توصل الطرف المتعاقد الأول سواء كنتيجة للتفتيش في ساحة وقوف الطائرات أو عن طريق سلسلة من الفحوصات أو في حالة عدم السماح بإجراء مثل هذه الفحوصات او عن طريق التشاور او خلافة السى ضرورة اتخاذ إجراء فوري لحماية سلامة عمليات مؤسسة النقل الجوي .

٧/ أي إجراء يقوم به احد الطرفين المتعاقدين طبقا للبند (٢) والبند (٦) أعلاه يعتبر لاغيا بمجرد انتهاء الأسباب التي تم بناء عليها اتخاذه .

مادة (١٣)
السلامة الجوية

١/ يجوز لاي من الطرفين المتعاقدين طلب التشاور حول معايير السلامة المعمول بها في أي جزئية ذات صلة بطاقتهم الطائرة أو الطائرة أو أساليب التشغيل المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر . ويتم إجراء مثل هذا التشاور خلال (٣٠) يوما من تاريخ تسليم طلب عقد التشاور .

٢/ إذا تبين لاحد الطرفين المتعاقدين بعد التشاور ان الطرف المتعاقد الآخر لا يلتزم أو يعمل بصورة فاعلة وفقا لمعايير السلامة في أي جزئية وبمستويات مساوية على الأقل للحد الأدنى من معايير السلامة التي حددتها معاهدة شيكاغو ، يقوم الطرف الأول بإخطار الطرف المتعاقد الآخر بما اكتشفه من نواحي قصور والخطوات الضرورية الواجب اتباعها للالتزام بالحد الأدنى من هذه المعايير وعلى الطرف الآخر القيام بالإجراءات اللازمة لتصحيح الوضع . وفي حالة فشل الطرف المتعاقد الآخر في القيام بتصحيح الوضع خلال (١٥) يوما أو خلال أي فترة زمنية أطول يتم الاتفاق عليها يكون ذلك أساسا لتطبيق المادة (٥) من هذا الاتفاق .

٣/ تمشيا مع التزاماتهما المقررة والواردة في المادة (٢٣) من معاهدة شيكاغو اتفق الطرفان على أن أي طائرة يتم تشغيلها بموجب ترتيبات ايجار نيابة عن مؤسسة النقل الجوي التابعة لاحد الطرفين المتعاقدين في خدمات نقل جوي من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر واثاء تواجد هذه الطائرة في إقليم ذلك الطرف الآخر فإنه يجوز فحصها من قبل الأشخاص المفوضين من ذلك الطرف الآخر ويكون الفحص شاملا داخل وخارج الطائرة وفحص صلاحية مستندات الطائرة وملاحيتها والحالة العامة لها ولمعداتنا ويطلق عل هذا الفحص في هذه المادة بما يعرف " بالتفتيش في ساحة وقوف الطائرات " شريطة أن لا يؤدي مثل هذا الفحص إلى تأخير غير مبرر .

مادة (١٢)
رسوم الحركة الجوية

يجب أن تكون الرسوم التي تفرضها السلطات المعنية مقابل استخدام المطارات والتسهيلات الملاحية الأخرى في إقليم ايا من الطرفين المتعاقدين على الطائرات التابعة لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر في معدلات معقولة وعادلة و أن لا تتجاوز الرسوم التي تفرض على الناقل الوطني الذي يشغل خدمات نقل جوي دولية مماثلة .

٥/ اذا عجزت سلطات الطيران عن تحديد التعرف طبقا للبند (٤) من هذه المادة ، يجوز إنهاء النزاع بناء على طلب ايا من الطرفين وفقا لاحكام المادة (١٩) من هذا الاتفاق .

٦/ تظل اي تعرف تم تحديدها طبقا لاحكام هذه المادة سارية المفعول لحين استبدالها بتعرفة جديدة طبقا لاحكام هذه المادة .

مادة (١١) التعرفات

تحدد التعرفات التي تتقاضاها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين للنقل من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر عند مستويات معقولة مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك ، بما فيها تكاليف التشغيل والربح ومواصفات الخدمات (مثل مستويات السرعة ووسائل الراحة) ومصلحة المستخدمين وتعرفات مؤسسات النقل الجوي الأخرى العاملة في أي جزء من الطرق المحددة ويتم تحديد هذه التعرفات طبقاً للأحكام التالية من هذه المادة .

٢/ تخضع التعرفات المشار إليها في البند (١) من هذه المادة إلى التشاور بين المؤسسات المعينة لكل من الطرق الجوية المحددة ولا يكون التشاور بين مؤسسات النقل الجوي أمراً إلزامياً لاقتراح أو اعتماد التعرفات .

٣/ أي تعرفة مقترحة للنقل يجب أن تعرض على سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين للمصادقة عليها خلال مدة لا تقل عن (٣٠) يوماً قبل تاريخ سريانها أو مدة أقصر تتفق عليها سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين .

٤/ يجوز المصادقة على أي تعرفة مقترحة بواسطة سلطة الطيران التابعة ليا من الطرفين المتعاقدين في أي وقت . وفي حالة عدم وجود مثل هذه المصادقة ، تعتبر التعرفة مصادقاً عليها من قبل سلطة الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر ما لم تخطر سلطة الطيران التابعة للطرف الأول كتابة بعدم مصادقتها على التعرفة المقترحة وذلك خلال (٢٠) يوماً من تاريخ استلامها للتعرفة المقترحة . وفي حالة تقديم أي من الطرفين المتعاقدين إشعار بعدم المصادقة على التعرفة المقترحة يجوز لسلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين بناء على طلب أحد الطرفين العمل على تحديد التعرفة بالاتفاق المشترك فيما بينهما .

مادة (١٠)
المصادقة على برامج الرحلات

١/ يجب على مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين تقديم برامج الرحلات (لموسم الصيف والشتاء) لسلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر للمصادقة عليها قبل (٣٠) يوما على الأقل من موعد بدء التشغيل ، على أن تشمل هذه البرامج تفاصيل مواعيد وعدد الرحلات ونوع الطائرات التي سيتم استخدامها . وعلى سلطة الطيران إصدار قرارها حول البرامج التي تم تسليمها لها خلال (٢٠) يوما من تاريخ استلامها .

٢/ تقوم مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين بإبلاغ سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر عن أي تعديل في برامج الرحلات أو طلبات تشغيل رحلات إضافية وتقوم سلطة الطيران المعنية بالتعامل مع طلبات التعديل أو طلبات تشغيل رحلات إضافية بصورة فورية .

مادة (٩)

المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

١ - يجب أن يتوفر لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومنكافئة لتشغيل الخطوط المتفق عليها في ايا من الطرق المحددة الواردة بملحق هذا الاتفاق .

٢ - على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي طرف من الطرفين المتعاقدين أن تأخذ في اعتبارها أثناء تشغيلها للخطوط المتفق عليها مصالح مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بما لا يؤثر دون وجه حق على الخدمات التي تقدمها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي للطرف الآخر على نفس الطريق أو جزء منه .

٣-الخدمات التي تقدمها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين يجب أن تكون مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بمتطلبات النقل العام على الطرق المحددة ، ويكون هدفها الرئيسي توفير سعة كافية تتناسب واحتياجات النقل الراحنة والمتوقعة لنقل الركاب والبضائع والبريد الناشئ من أو المنتهي إلى إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي .

٤ - عند تنفيذ الخدمات المتفق عليها يتم ممارسة حق حمل و إنزال الركاب والبضائع من وإلى إقليم دول أخرى في نقطة أو نقاط على الطرق المحددة الواردة في ملحق هذا الاتفاق وفقاً للمبادئ العامة التي تنظم عملية تطوير حركة النقل الجوي الدولية على أن تخضع للمبادئ العامة التي تقضي بالتناسب السعة مع : -

أ / متطلبات الحركة بين إقليم المنشأ وأقاليم الدول الأخرى التي تنتهي فيها الحركة .

ب / متطلبات التشغيل الاقتصادي على الطرق المحددة .

ج / متطلبات الحركة للمنطقة التي تمر من خلالها مؤسسة النقل الجوي مع الأخذ في الاعتبار خدمات النقل الجوي المحلية والإقليمية .

مادة (٨) تطبيق القوانين والأنظمة

١- تطبيق القوانين والأنظمة المعمول بها لدى أي من الطرفين المتعاقدين بالنسبة لدخول ومغادرة الطائرات العاملة على خطوط جوية دولية أو إنشاء وجود أو تشغيل طائرات أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

٢- تطبيق قوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين المتعلقة بوصول ومغادرة أو بقاء الركاب وأطقم الطائرات والبضائع والبريد وبصفة خاصة الأنظمة الخاصة بجوازات السفر والجمارك والنقد المتداول والإجراءات الطبية وإجراءات الحجر الصحي على ما يفد إلى إقليم الطرف المتعاقد أو يغادره من ركاب وأطقم طائرات وبضائع بواسطة طائرات مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر .

٣- يخضع الركاب والبضائع والأمتعة العابرة في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين دون مغادرة منطقة المطار إلى إجراءات أمنية مبسطة باستثناء الحالات الأمنية الخاصة التي تتعلق بحوادث العنف والقرصنة الجوية .

مادة (٧)
الأنشطة التجارية

١- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين طبقاً لقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر ذات الصلة بفتح مكاتب وإدخال المدراء والفنيين والمشغلين والمختصين من العاملين المطلوبين لتنفيذ والإشراف على الخدمات الجوية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

٢- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين القيام ببيع خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر سواء مباشرة أو عبر وكلاء بأي عملة ولا يجوز لايامن الطرفين وضع شروط يتم بموجبها تقييد حق مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر في بيع خدماتها او منع أي شخص من شراء هذه الخدمات .

(ج) الوقود وزيوت التشحيم والإمدادات الفنية المستهلكة عند إدخالها أو نقلها إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، ويسري الإعفاء حتى في حالة استخدام هذه الإمدادات في أي جزء من الرحلة فوق إقليم الطرف المتعاقد الأول الذي تم فيه تحميل هذه الإمدادات .

٣-يجوز وضع المواد المشار إليها في البند (٢) من هذه المادة تحت إشراف السلطات الجمركية .

٤- يجوز إنزال المعدات العادية والمواد والإمدادات وقطع الغيار التي ستكون على متن الطائرة التي تشغلها مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بموافقة السلطات الجمركية لدى ذلك الطرف المتعاقد على أن تبقى تحت إشراف ورقابة هذه السلطات لحين إعادة تصديرها أو التخلص منها طبقاً للقوانين الجمركية .

٥- يعفى من الضرائب والرسوم الجمركية وأي رسوم أخرى الأمتعة والبضائع العابرة عبور مباشر لإقليم الطرف المتعاقد باستثناء أجور الخدمات التي تقدم عند الهبوط أو الإقلاع .

مادة (٦)

الإعفاء من الضرائب و الرسوم الجمركية و الرسوم الأخرى

١- تعفى الطائرات العاملة على الخطوط الجوية الدولية التابعة للمؤسسات المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين وكذلك المعدات العادية وقطع الغيار وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم ومسؤن الطائرات (شاملة الأطقم والمشروبات والتبغ) الموجودة على متن الطائرات من جميع الرسوم الجمركية والضرائب والرسوم الأخرى عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر وذلك على أساس المعاملة بالمثل، شريطة أن تظل هذه المعدات والإمدادات والمسؤن وقطع الغيار على متن الطائرة لحين إعادة تصديرها أو استخدامها أو استهلاكها من قبل الطائرة في رحلات في أجواء ذلك الإقليم .

٢- يعفى من الضرائب والرسوم الجمركية والرسوم الأخرى المشار إليها في البند (١) من هذه المادة باستثناء الرسوم المتعلقة بتكلفة الخدمات المقدمة كل من الأتي :-

(أ) مستودع الطائرة الذي يتم تحميله في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين ضمن حدود معقولة وذلك بغرض استخدامه على متن الطائرة المغادرة العاملة في خدمات جوية دولية لصالح مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر

(ب) قطع الغيار شاملة المحركات عند إدخالها إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين لإجراء عمليات الصيانة أو إصلاح طائرة عاملة فسي تشغيل خطوط جوية دولية لصالح مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر

مسادة (٥) رفض أو الغاء أو وقف العمل بترخيص التشغيل

١- يحق لسلطة الطيران لكل من الطرفين المتعاقدين رفض أو وقف العمل بترخيص التشغيل أو منع مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر من ممارسة الحقوق المحددة في الفقرة (٢) من المادة (٣) من هذا الاتفاق، أو فرض ما يراه ضرورياً من شروط على ممارسة هذه الحقوق وذلك في الحالات التالية :-

أ - في أية حالة لا يقتنع فيها بأن المؤسسة المعينة منشأة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ويقع مركز أعمالها الرئيسي في إقليمه مع حملها شهادة مستثمر جوي سارية المفعول صادرة من سلطات الطيران لذلك الطرف .

ب - في حالة تقصير المؤسسة المذكورة في التقيد بالقوانين والأنظمة المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر الذي منح هذه الحقوق .

ج - في حالة عدم قيام المؤسسة المذكورة بالتشغيل طبقاً للشروط المقررة في هذا الاتفاق .

٢ - لا يتم الإلغاء أو الوقف أو فرض الشروط المنصوص عليها في البند (١) من هذه المادة إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر، ما لم يكن من الضروري القيام بذلك وبشكل قوري للحيلولة دون الاستمرار في مخالفة القوانين والأنظمة وبيد التشاور خلال فترة (١٥) يوماً من استلام طلب التشاور أو حسب ما يتفق عليه الطرفان المتعاقدان .

مادة (٤)

تعيين مؤسسات النقل الجوي وتصاريح التشغيل

١/ يحق لكل من الطرفين المتعاقدين القيام بتعيين مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها على الطرق المحددة ويتم الإخطار بالتعيين بالكتابة للطرف المتعاقد الآخر .

٢/ يحق لكل طرف متعاقد سحب أو تغيير مثل هذا التعيين .

٣/ عند استلام الإشعار الكتابي على سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر إصدار تراخيص التشغيل اللازمة للمؤسسة أو المؤسسات المعنية دون تأخير مع مراعاة أحكام البند (٤) من هذه المادة والبند (١) من المادة (٥) .

٤/ يجوز لسلطات الطيران لدى أي من الطرفين المتعاقدين أن تطلب من المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنه يتوافق فيها الشروط التي تتطلبها القوانين والأنظمة التي تطبقها عادة هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية الدولية وبما يتفق مع أحكام معاهدة شيكاغو .

٥/ يجوز للمؤسسة المعنية الصادرة لها ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ في أي وقت تشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها بشرط أن تلتزم بكافة أحكام هذا الاتفاق بما فيها الأحكام ذات الصلة بالتعرف .

مادة (٣) منح الحقوق

- ١- يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية فيما يتعلق بتشغيل الخطوط الجوية الدولية المنتظمة :
 - أ - الطيران عبر إقليمه دون هبوط .
 - ب- الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية .
- ٢- يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق الموضحة في هذا الاتفاق لغرض إنشاء خطوط جوية دولية منتظمة على الطرق المبينة في الجزء المخصص لذلك في جدول الطرق الملحق بهذا الاتفاق ، ويطلق على هذه الخطوط والطرق (الخطوط المتفق عليها) و (الطرق المحددة) على التوالي . وتتمتع المؤسسة أو المؤسسات المعنية من جانب كل من الطرفين المتعاقدين أثناء تشغيلها خط متفق عليه على أي طريق محدد بالإضافة إلى الحقوق الموضحة في البند (١) من هذه المادة بالحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة لهذا الطريق في جدول الطرق الجوية الملحق بهذا الاتفاق وذلك لغرض أخذ أو إنزال ركاب أو بضائع بما فيها البريد ، مجتمعة أو متفرقة .
- ٣- ليس في نص هذه المادة ما يمكن تفسيره على أنه يمنح المؤسسة المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين حق أخذ ركاب أو بضائع بما في ذلك البريد نظير أجر أو مكافأة من نقطة داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة داخل نفس الإقليم .
- ٤- في حالة النزاعات المسلحة أو الاضطرابات السياسية أو في ظل حدوث وتطور ظروف غير عادية تعجز بموجبها مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين عن تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق الجوية المحددة ، يبذل الطرف المتعاقد الآخر غاية ما في وسعه لتوفير واستمرار هذه الخدمات من خلال ترتيبات التشغيل المؤقتة على هذه الطرق .

مادة (٢)
تطبيق أحكام معاهدة شيكاغو

بحسب أحكام هذا الأتفاق الى أحكام معاهدة شيكاغو
طالما كانت هذه الأحكام مطبقة على خدمات النقل الجوي
الدولية .

ذ/ التعرفة :

تعني الأسعار التي يتم تقاضيها مقابل نقل الركاب والامتعة والبضائع وتشمل أي فوائد إضافية ذات صلة بالنقل والعمولات التي تدفع مقابل بيع تذاكر نقل الركاب والبضائع والشروط التي تحكم أسعار النقل أو دفع العمولات وذلك باستثناء اجور وشروط نقل البريد .

هـ/ الاتفاق :

يقصد بالاتفاق والملاحق التابعة له واي تعديلات تدخل عليه او على ملاحقه

مادة (١)

تعريف

لأغراض تطبيق هذا الاتفاق وما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك :-

أ/ " معاهدة شيكاغو " :

تعني معاهدة الطيران المدني الدولي المعروضة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر سنة ١٩٤٤م وملاحقها وفقا للمادة (٩٠) منها وأي تعديلات تدخل عليها أو على ملاحقها وفقا للمادتين (٩٠) و (٩٤) منها، طالما أن هذه الملاحق والتعديلات تم التصديق عليها وأصبحت سارية المفعول لدى كل من الطرفين المتعاقدين .

ب/ سلطات الطيران :-

تعني بالنسبة لدولة قطر وزير المواصلات والنقل أو أي شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بسوظائف مماثلة ، وبالنسبة لحكومة جمهورية فنلندا إدارة الطيران المدني أو أي شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بالسوظائف الحالية أو أية وظائف مماثلة لها.

ج/ المؤسسة المعنية :

تعني أي مؤسسة نقل جوي تم تعيينها ورخص لها وفقا للمادة (٤) من هذا الاتفاق .

د/ (إقليم) (خط جوي) (خط جوي دولي) (مؤسسة نقل جوي)

و(هبوط لأغراض غير تجارية)

يقصد بالمصطلحات أعلاه المعاني الموضحة لها في المادة (٢) والمادة (٩٦) من معاهدة شيكاغو .

ان حكومة دولة قطر

و

حكومة جمهورية فنلندا

المشار إليهما فيما بعد بالطرفين المتعاقدين ،
ويما أنهما طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي المعدة للتوقيع في
شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر ١٩٤٤ م .

ورغبة منهما في التوصل الى اتفاق نقل جوي ضمن إطار وملحق للمعاهدة
المذكورة فقد اتفقتا على ما يلي : -

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

اتفاق نقل جوي

بين

حكومة دولة قطر

وحكومة جمهورية

فنلندا

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE STATE OF QATAR
AND THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF FINLAND ON AIR
SERVICES

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

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

Desiring to conclude an Agreement on air services, in conformity with and supplementary to the said Convention;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

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

b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the State of Qatar, the Minister of Communications and Transport, and in the case of the Republic of Finland, the Civil Aviation Administration, or, in both cases, any other person or body authorized to perform any function at present exercised by the said aeronautical authorities or similar functions;

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

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

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

f) the term "Agreement" means this Agreement, its Annex drawn up in application thereof, and any amendment to the Agreement or to the Annex.

Article 2. Applicability of the Chicago Convention

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

Article 3. Grant of Traffic Rights

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

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

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

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

4. If because of armed conflict, political disturbances or developments or special and unusual circumstances a designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such services through appropriate temporary rearrangements of routes.

Article 4. Designation of Airlines and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

2. Each Contracting Party shall have the right to withdraw or alter such designation.

3. On receipt of such written designation the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraph 4 of this Article and paragraph 1 of Article 5, without delay grant to the designated airline or airlines the appropriate operating authorization.

4. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the

operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

5. When an airline has been so designated and authorized it may begin at any time to operate the agreed services, provided that the airline complies with all applicable provisions of this Agreement, including those relating to tariffs.

Article 5. Refusal, Revocation or Suspension of Operating Authorization

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to operate or to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in paragraph 2 of Article 3 of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as they may deem necessary on the exercise of those rights:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Article 7. Commercial Activities

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

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

Article 8. Application of Laws and Regulations

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

2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry to, stay in or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, customs, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline(s) of the other Contracting Party, while they are within the said territory.

3. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purposes shall, except in respect of security measures against acts of violence and air piracy, be subject to no more than a simplified control.

Article 9. Capacity Provisions

1. The designated airlines of the Contracting Parties shall have fair and equal opportunity to operate the agreed services on any route specified in the Annex to this Agreement.

2. In operating the agreed services the designated airline(s) of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline(s) of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or any part of the same routes.

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall retain as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

4. The right to take up or discharge on the agreed services international traffic destined for and coming from third countries at a point or points on the routes specified in the Annex to this Agreement shall be exercised in accordance with the general principles of orderly development of international air transport and shall be subject to the general principle that capacity should be related to:

- a) the traffic requirements between the country of origin and the countries of ultimate destination of the traffic;
- b) the requirements for an economic operation on the specified routes, and
- c) the traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of local and regional services.

Article 10. Approval of Traffic Programmes

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

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

Article 11. Tariffs

1. The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation), the interests of users and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article may be subject to consultation between the designated airlines concerned in respect of each of the specified routes. However, inter-airline consultations shall not be a mandatory requirement for the filing and establishment of tariffs.

3. Each tariff shall be filed for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days (or such shorter period as the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree) before the proposed date of its introduction.

4. Each proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of either Contracting Party at any time. In the absence of such approval it will be treated as having been approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party unless within twenty (20) days after the date of filing the aeronautical authorities of that Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff. If, however, either of the aeronautical authorities gives such written notice of disapproval the aeronautical authorities may at the request of either try to determine the tariff by agreement.

5. If the aeronautical authorities cannot determine a tariff under the provisions of paragraph 4 of this Article the dispute may at the request of either be settled in accordance with the provisions of Article 19 of this Agreement.

6. Each tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until it has been replaced by a new tariff determined in accordance with the provisions of this Article.

Article 12. Air Traffic Charges

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

Article 13. Flight Safety

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

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or any such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 5 of this Agreement.

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

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

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

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

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

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

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

Article 14. Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without lim-

iting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and any other multilateral convention on aviation security to which the Contracting Parties are party.

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

3. The Contracting Parties shall act in conformity with the aviation security provisions and technical requirements established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions and requirements are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

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

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 the first Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

Article 15. Transfer of Funds

1. Each Contracting Party shall grant to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right to remit to its head office the excess over expenditure of receipts carried in the territory of the first Contracting Party. The procedure for such remittance, however,

shall be in accordance with applicable foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of receipts over expenditure by the designated airline(s) of the other Contracting Party the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airline(s) of that Contracting Party.

Article 16. Information and Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by their designated airline(s) to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airline(s) to their national aeronautical authorities.

Article 17. Fair Competition

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to participate in international air transportation covered by this Agreement.

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

Article 18. Consultations

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

Article 19. Settlement of Disputes

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

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on, or, at the request of a Contracting Party, it shall be submitted to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:

a) Within thirty (30) days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a State which can be regarded as neutral in relation to the dispute shall act as president of the tribunal and shall be appointed as the third

arbitrator by agreement between the two arbitrators, within sixty (60) days of the appointment of the second.

b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, a Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within thirty (30) days. If the President considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

c) Except as provided in this Article, or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than thirty (30) days after the tribunal is fully constituted.

d) Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within forty-five (45) days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due sixty (60) days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of a Contracting Party, or at its discretion within thirty (30) days after replies are due.

e) The tribunal shall attempt to give a written decision within thirty (30) days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

f) A Contracting Party may submit a request for clarification of the decision within fifteen (15) days after it is received and such clarification shall be issued within fifteen (15) days of such request.

g) The decision of the tribunal shall be binding on the Contracting Parties.

h) Each Contracting Party shall bear the cost of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph 2 b) of this Article.

Article 20. Applicability to charter flights

1. The provisions set out in Articles 3.1, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15, 17, 18 and 19 of this Agreement shall be applicable also to non-scheduled flights operated by an air carrier of one Contracting Party into or from the territory of the other Contracting Party and to the air carrier operating such flights.

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

Article 21. Amendments

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

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

Article 22. Multilateral Agreements

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

Article 23. Termination

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

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

Article 24. Registration with ICAO

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

Article 25. Titles

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

Article 26. Entry into Force

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

Done at Doha on 18 November, 1998, in two original copies in the Arabic, Finnish and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government of the State of Qatar:

AHMED BIN NASIR AL-IHANI

For the Government of the Republic of Finland:

TARJA HALONEN

ANNEX

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

Points of origin	Points of destination
Points in Qatar	Points in Finland

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

Points of origin	Points of destination
Points in Finland	Points in Qatar

3. Nothing will prevent a designated airline of either Contracting Party to serve intermediate and/or beyond points, provided that no commercial rights are exercised between those points and the territory of the other Contracting Party.

However, the carriage of own stop-over traffic on such sectors shall be permitted.

4. The exercise of any 5th freedom traffic rights would have to be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

However, each designated airline of the Contracting Parties may serve a total of two points (intermediate and/or beyond) of its choice with 5th freedom traffic rights. Such choice(s) shall be communicated to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

The tariffs to be charged for 5th freedom traffic by a designated airline of one Contracting Party shall be subject to the requirements of the other Contracting Party regarding establishment of tariffs. The designated airlines have the right to match the approved tariffs of any airline between the same points.

5. In operating or holding out services on the agreed services, any designated airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space or code sharing arrangements, with

a) an airline or airlines of either Contracting Party, or

b) an airline or airlines of a third country. Should such third country not authorize or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines 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 conditions that all airlines in such arrangements 1) hold the appropriate route rights and 2) meet the requirements applied to such arrangements regarding information to customers and filing procedures.

[FINNISH TEXT — TEXTE FINNOIS]

**SUOMEN TASAVALLAN
HALLITUKSEN JA QATARIN
VALTION HALLITUKSEN
VÄLINEN**

LENTOLIIKENNESOPIMUS

Suomen tasavallan hallitus ja Qatarin valtion hallitus, jäljempänä "sopimuspuolet", jotka

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

haluavat tehdä mainitun yleissopimuksen mukaisen ja sitä täydentävän lentoliikennesopimuksen ovat sopineet seuraavasta:

1 artikla

Määritelmät

Tässä sopimuksessa, ellei asiayhteys muuta edellytä:

a) termi "Chicagon yleissopimus" tarkoittaa Chicagossa 7 päivänä joulukuuta 1944 allekirjoitettavaksi avattua kansainvälisen siviili-ilmailun yleissopimusta, mukaan lukien kaikki tämän yleissopimuksen 90 artiklan mukaisesti hyväksytyt liitteet sekä kaikki sen 90 ja 94 artiklan mukaisesti liitteisiin ja yleissopimukseen tehdyt muutokset sikäli kuin nämä liitteet ja muutokset ovat voimassa molempien sopimuspuolten osalta tai molempien sopimuspuolet ovat ne ratifioineet;

b) termi "ilmailuviranomaiset" tarkoittaa Suomen tasavallan osalta Ilmailulaitosta ja Qatarin valtion osalta liikenneministeriä, tai molempien osalta muuta sellaista henkilöä tai toimielintä, joka on valtuutettu suorittamaan yllä mainittujen ilmailuviranomaisten nykyisin hoitamia tehtäviä tai samankaltaisia tehtäviä;

c) termi "nimetty lentoyhtiö" tarkoittaa

lentoyhtiötä, joka on nimetty ja jolle on myönnetty liikennöimisluva tämän sopimuksen 4 artiklan mukaisesti;

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

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

f) termi "sopimus" tarkoittaa tätä sopimusta, sen soveltamisesta tehtyä sopimuksen liitettä sekä sopimukseen ja liitteeseen tehtyjä muutoksia.

2 artikla

Chicagon yleissopimuksen soveltaminen

Tämän sopimuksen määräyksiä sovelletaan, jollei Chicagon yleissopimuksen määräyksistä muuta johdu sikäli kuin viimeksi mainitut ovat sovellettavissa kansainväliseen lentoliikenteeseen.

3 artikla

Liikenneoikeuksien myöntäminen

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

a) oikeuden lentää ilman välilaskua alueensa yli

b) oikeuden laskeutua alueelleen ilman kaupallista tarkoitusta.

2. Sopimuspuoli myöntää toiselle sopimuspuolelle tässä sopimuksessa määritellyt oikeudet kansainvälisen lentoliikenteen harjoittamiseen tämän sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä. Tällaista liikennettä ja näitä reittejä kutsutaan jäljempänä "sovituksi liikenteeksi" ja vastaavasti "määrätyiksi reiteiksi". Harjoittaessaan sovittua liikennettä määrättyillä reiteillä kummankin sopimuspuo-

len nimeämällä yhdellä tai useammalla lentoyhtiöllä on oikeus, niiden oikeuksiensa lisäksi, jotka on määritelty tämän artiklan 1 kappaleessa, laskeutua toisen sopimuspuolen alueelle liitteessä asianomaista reittiä varten määrättyissä paikoissa ottaakseen ja/tai jättääkseen kansainvälisessä liikenteessä matkustajia, rahtia ja postia joko yhdessä tai erikseen.

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

4. Jos sopimuspuolen nimeämä lentoyhtiö ei aseellisen selkkauksen, poliittisten häiriöiden tai tapahtumien tai erityisten ja epätavallisten olosuhteiden vuoksi voi harjoittaa liikennettä normaalilla reitityksellään, toisen sopimuspuolen on tehtävä parhaansa helpottaakseen sellaisen liikenteen jatkuvaa harjoittamista tarkoituksenmukaisin tilapäisin reittien uudelleenjärjestelyin.

4 artikla

Lentoyhtiöiden nimeäminen ja liikennöimislupa

1. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus nimetä toiselle sopimuspuolelle tehdyltä kirjallisella ilmoituksella yksi tai useampia lentoyhtiöitä harjoittamaan sovittua liikennettä määrättyillä reiteillä.

2. Kummallakin sopimuspuolella on oikeus peruuttaa tällainen nimeäminen tai muuttaa sitä.

3. Saadessaan mainitun kirjallisen ilmoituksen toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten tulee, jollei tämän artiklan 4 kappaleen ja 5 artiklan 1 kappaleen määräyksistä muuta johdu, viipymättä myöntää nimety(i)lle lentoyhtiö(i)lle asianomainen liikennöimislupa.

4. Sopimuspuolen ilmailuviranomaiset voivat vaatia toisen sopimuspuolen nimeämää lentoyhtiötä osoittamaan, että se pystyy täyttämään ne ehdot, jotka lait ja määräykset mainittujen viranomaisten normaalisti ja kohtuullisesti soveltamina asettavat kansainväliselle lentoliikenteelle Chicagon yleissopimuksen määräysten mukaisesti.

5. Kun lentoyhtiö on näin nimetty ja sille on myönnetty liikennöimislupa, se voi milloin tahansa aloittaa sovitun liikenteen, edellyttäen, että lentoyhtiö noudattaa kaikkia tämän sopimuksen soveltuvia määräyksiä, mukaan lukien tariffeihin liittyvät määräykset.

5 artikla

Liikennöimisluvan epääminen, peruuttaminen tai sen käytön lykkääminen

1. Kummankin sopimuspuolen ilmailuviranomaisilla on oikeus kieltäytyä myöntämästä liikennöimislupaa, peruuttaa se tai toistaiseksi kieltää toisen sopimuspuolen nimeämää lentoyhtiötä käyttämästä hyväkseen tämän sopimuksen 3 artiklan 2 kappaleessa määritellyjä oikeuksia tai asettaa näiden oikeuksien käytölle tarpeellisiksi katsomiaan ehtoja:

a) milloin ne eivät ole vakuuttuneita siitä, että lentoyhtiö on rekisteröity ja että sen harjoittaman liiketoiminnan pääpaikka on toisen sopimuspuolen alueella, ja että sillä on toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisen myöntämä voimassa oleva ansiolentotoimilupa, tai

b) jos lentoyhtiö on jättänyt noudattamatta oikeudet myöntäneen sopimuspuolen lakeja ja/tai määräyksiä; tai

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

2. Ellei välitön tämän artiklan 1 kappaleessa mainittu peruuttaminen, keskeyttäminen tai ehtojen asettaminen ole välttämätöntä lakien ja/tai määräysten jatkuvan rikkomisen estämiseksi, tätä oikeutta älköön käytettävä ennen kuin toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten kanssa on neuvoteltu. Tällaiset neuvottelut tulee aloittaa viidentoista (15) päivän kuluessa siitä päivästä, jolloin neuvottelupyyntö on jätetty tai kuten muutoin sopimuspuolten välillä on sovittu.

6 artikla

Vapautus veroista, tulleista ja muista maksuista

1. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälistä lentoliikennettä harjoittavat ilma-alukset, samoin kuin niiden vakiovarusteet, varaosat, poltto- ja voiteluaineet, ilma-

aluksessa olevat varastot (mukaan lukien ruoka, juoma ja tupakka) ovat vapaat kaikista veroista, tulleista, tarkastusmaksuista ja muista sen kaltaisista maksuista saapuessaan toisen sopimuspuolen alueelle edellyttäen, että tällaiset varusteet, varaosat ja varastot jäävät ilma-alukseen siihen asti, kunnes ne jälleen viedään maasta tai kulutetaan kyseisessä ilma-aluksessa sen lentäessä mainitun alueen yläpuolella.

2. Tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitettuja veroista, tulleista ja maksuista, lukuun ottamatta annetun palvelun kustannuksiin perustuvia maksuja, ovat myös vapaat:

a) sopimuspuolen alueella kohtuullisissa rajoissa ilma-alukseen otetut varastot, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä lentoliikenteessä käyttämässä ilma-aluksessa tältä alueelta suuntautuvalla lennolla;

b) toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä käyttämien ilma-alusten huoltoa tai korjausta varten sopimuspuolen alueelle tuomat varaosat, mukaan lukien moottorit;

c) sopimuspuolen alueelle tuodut ja siellä varastoitavat polttoaine, voiteluaineet ja tekniset kulutustarvikkeet, jotka on tarkoitettu käytettäväksi toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön kansainvälisessä liikenteessä, siinäkin tapauksessa, että niitä käytetään lennettäessä ensiksi mainitun sopimuspuolen alueen yläpuolella olevalla matkusuudella, jonka alueella ne on otettu alukseen.

3. Tämän artiklan 2 kappaleessa tarkoitettut tavarat voidaan vaatia pidettäväksi tullivalvonnassa.

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

5. Sopimuspuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatalla olevat matkatavarat

ja rahti ovat vapaat veroista, tulleista ja muista sen kaltaisista maksuista, jotka eivät perustu niiden saapuessa tai lähtiessä annetun palvelun kustannuksiin.

7 artikla

Kaupallinen toiminta

1. Sopimuspuolen nimety(i)llä lentoyhtiö(i)llä on oikeus ylläpitää toisen sopimuspuolen alueella siellä voimassa olevien kansallisten lakien ja määräysten rajoissa asianomaisen nimetyn lentoyhtiön toiminnan kannalta tarpeellisia toimistoja sekä hallinnollista, kaupallista ja teknistä henkilökuntaa.

2. Sopimuspuolen nimetyillä lentoyhtiöillä tulee olla oikeus vapaasti myydä ilmakuljetuspalveluja omilla kuljetusasiakirjoillaan kummankin sopimuspuolen alueilla, joko suoraan tai asiamiehen välityksellä, missä tahansa valuutassa. Sopimuspuoli ei saa rajoittaa toisen sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön oikeutta myydä eikä kenenkään oikeutta ostaa tällaisia kuljetuksia.

8 artikla

Lakien ja määräysten soveltaminen

1. Sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka säätelevät kansainvälisessä lentoliikenteessä olevien ilma-alusten tuloa sen alueelle, lähtöä sieltä tai sellaisten ilma-alusten käyttöä ja lentoa mainitun alueen sisällä, tulee soveltaa toisen sopimuspuolen nimeämään yhteen tai useampaan lentoyhtiöön.

2. Sopimuspuolen lakeja ja määräyksiä, jotka säätelevät matkustajien, miehistön, rahdin tai postin tuloa tämän sopimuspuolen alueelle, siellä oloa tai sieltä lähtöä, kuten maahan tuloa, maasta lähtöä, maasta muutttoa ja maahan muuttoa, tullia, terveyttä ja karanteenia koskevat muodollisuudet, on sovellettava toisen sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön ilma-alusten kuljettamiin matkustajiin, miehistöön, rahtiin ja postiin niiden ollessa mainitulla alueella.

3. Sopimuspuolen alueen kautta välittömällä läpikulkumatkalla olevia matkustajia, matkatavaroita ja rahtia, jotka eivät poistu

lentoaseman tähän tarkoitukseen varatulta alueelta, ei saa alistaa muuhun kuin yksinkertaiseen tarkastukseen, lukuun ottamatta ilmarosvousta ja ilmailuun kohdistuvia väkivallantekoja vastaan suunnattuja turvatoimia.

9 artikla

Kapasiteettimääräykset

1. Sopimuspuolten nimetyillä lentoyhtiöillä tulee olla oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet harjoittaa sovittua liikennettä millä tahansa tämän sopimuksen liitteessä määritellyllä reitillä.

2. Harjoittaessaan sovittua liikennettä kummankin sopimuspuolen nimettyjen lentoyhtiöiden tulee ottaa huomioon toisen sopimuspuolen nimettyjen lentoyhtiöiden edut siten, ettei viimeksi mainittujen liikennöimistä samoilla reiteillä tai niiden osilla tarpeettomasti vaikeuteta.

3. Sopimuspuolten nimettyjen lentoyhtiöiden tarjoaman sovittuun liikenteeseen päätarkoituksena tulee olla sellaisen liikennekapasiteetin tarjoaminen, joka kalustoa kohtuullisesti kuormittaen täyttää lentoyhtiön nimenneen sopimuspuolen alueelta tulevat ja sinne suuntautuvat nykyiset ja kohtuudella arvioitavissa olevat matkustajien ja rahdin kuljetustarpeet, posti mukaan lukien.

4. Oikeutta ottaa tai jättää sovituksessa liikenteessä kolmansiin maihin suuntautuvaa ja niistä tulevaa kansainvälistä liikennettä tämän sopimuksen liitteessä määritellyillä reiteillä olevissa yhdessä tai useammassa paikassa tulee käyttää kansainvälisen lentoliikenteen säännönmukaisen kehittämisen yleisperiaatteiden mukaisesti ja noudattaen sitä yleisperiaatetta, että kapasiteetin tulisi olla suhteessa:

a) lähtömaan ja liikenteen lopullisten kohdemaiden väliseen liikennetarpeeseen,

b) määrättyjen reittien taloudellisen liikennöimisen vaatimuksiin, ja

c) sen alueen liikennetarpeeseen, jonka kautta lentoyhtiö liikennöi, kun ensin on otettu huomioon paikallinen ja alueellinen liikennetarve.

10 artikla

Liikenneohjelmien hyväksyminen

1. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön on toimitettava liikenneohjelmansa (kesä- ja talviliikennekausiksi) toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi vähintään kolmekymmentä (30) päivää ennen liikenteen aloittamista. Ohjelman tulee sisältää erityisesti aikataulut, lentovuorojen lukumäärä ja käytettävät ilma-alustyypit. Ilmailuviranomaisten tulee ilmoittaa päätöksensä tällaisista liikenneohjelmista kahdenkymmenen (20) päivän kuluessa siitä päivästä, jolloin asianomainen lentoyhtiö on toimittanut ohjelmansa hyväksyttäväksi.

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

11 artikla

Tariffit

1. Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön toisen sopimuspuolen alueelle tai alueelta kuljettamasta liikenteestä perimät tariffit on vahvistettava kohtuullisiksi ottamalla asianmukaisesti huomioon kaikki asiaan vaikuttavat tekijät, mukaan lukien liikennöimiskustannukset, kohtuullinen voitto, liikenteen erikoispiirteet (kuten nopeutta ja matkustustiloja koskevat normit), käyttäjien edut ja muiden lentoyhtiöiden soveltamat tariffit millä tahansa määrätyn reitin osalla. Nämä tariffit on määrättävä tämän artiklan seuraavien määräysten mukaisesti.

2. Asianomaiset nimetyt lentoyhtiöt voivat neuvotella tämän artiklan 1 kappaleessa tarkoitetuista tariffeista kullekin määrätylle reitille. Lentoyhtiöiden väliset neuvottelut eivät kuitenkaan ole ehdoton edellytys tariffien hyväksyttäväksi jättämiselle ja vahvistamiselle.

3. Tariffi on jätettävä kummankin sopimuspuolen ilmailuviranomaisten hyväksyttäväksi vähintään kolmekymmentä (30) päivää (tai molempien sopimuspuolten ilmailuvi-

ranomaisten sopimaa lyhyempää määräaika) ennen sen suunniteltua käyttöönottoa.

4. Kummankin sopimuspuolen ilmailuviranomaiset voivat hyväksyä ehdotetun tariffin milloin tahansa. Mikäli tällaista hyväksymistä ei saada, tariffia pidetään sopimuspuolen ilmailuviranomaisten hyväksymänä, mikäli tämän sopimuspuolen ilmailuviranomaiset eivät kahdenkymmenen (20) päivän kuluessa tariffin jättämissäpäivästä ole kirjallisesti ilmoittaneet toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisille vastustavansa ehdotettua tariffia. Mikäli kuitenkin jommankumman sopimuspuolen ilmailuviranomaiset kirjallisesti ilmoittavat vastustavansa tariffia, ilmailuviranomaiset voivat jommankumman pyynnöstä yrittää määrätä tariffin sopimuksella.

5. Jolleivät ilmailuviranomaiset kykene määräämään tariffia tämän artiklan 4 kappaaleen määräysten nojalla, voidaan erimielisyys jommankumman pyynnöstä ratkaista tämän sopimuksen 19 artiklan määräysten mukaisesti.

6. Tämän artiklan määräysten mukaisesti vahvistettu tariffi jää voimaan, kunnes se korvataan uudella tämän artiklan määräysten mukaisesti määrättyllä tariffilla.

12 artikla

Liikennemaksut

Kummankin sopimuspuolen toimivaltaisten viranomaisten alueellaan toisen sopimuspuolen lentoyhtiön ilma-alukselle määräämien maksujen lentoasemien ja muiden ilmailua palvelevien laitteiden käytöstä tulee olla oikeudenmukaisia ja kohtuullisia, eivätkä ne saa olla korkeampia kuin kansallisen lentoyhtiön samanlaista kansainvälistä liikennettä harjoittavalle ilma-alukselle määrättyt maksut.

13 artikla

Lentoturvallisuus

1. Sopimuspuoli voi pyytää neuvotteluja koskien toisen sopimuspuolen hyväksymiä, millä tahansa alalla noudattamia, ilma-aluksen miehistöä, ilma-aluksia tai niiden käyttöä koskevia turvallisuusnormeja. Tällaiset

neuvottelut on pidettävä kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä.

2. Mikäli sopimuspuoli tällaisten neuvottelujen jälkeen havaitsee, että toinen sopimuspuoli millä tahansa alalla ei tehokkaasti ylläpidä turvallisuusnormeja, jotka ovat vähintään yhtenevät Chicagon yleissopimuksen mukaisesti asianomaisena ajankohtana vahvistettujen vähimmäisnormien kanssa, ensin mainitun sopimuspuolen tulee saattaa toisen sopimuspuolen tietoon havaintonsa ja tarpeellisiksi katsomansa toimenpiteet vähimmäisnormien noudattamiseksi ja toisen sopimuspuolen tulee ryhtyä asianmukaisiin korjaustoimenpiteisiin. Mikäli toinen sopimuspuoli ei ryhdy asianmukaisiin toimenpiteisiin viidentoista (15) päivän kuluessa, tai mahdollisesti sovittavan pidemmän ajan kuluessa, on se peruste tämän sopimuksen 5 artiklan soveltamiselle.

3. Huolimatta Chicagon yleissopimuksen 33 artiklassa mainituista velvoitteista, on sovittu, että sopimuspuolen lentoyhtiön ilma-alukseen tai ilma-alukseen, jota vuokrajärjestelyn perusteella käytetään sopimuspuolen lentoyhtiön nimissä ja joka liikennöi toisen sopimuspuolen alueelle tai alueelta, voidaan sen ollessa tämän toisen sopimuspuolen alueella kohdistaa tämän toisen sopimuspuolen valtuutettujen edustajien tekemä tarkastus ilma-aluksessa sekä sen ulkopuolella ilma-aluksen ja sen miehistön asiakirjojen voimassaolon sekä ilma-aluksen ja sen laitteiston ilmeisen kunnan tarkastamiseksi (tässä artiklassa "asematasotarkastus"), edellyttäen, että se ei johda kohtuuttomaan viivytykseen.

4. Mikäli tällainen asematasotarkastus tai niiden sarja antaa aiheutta:

a) vakavaan huoleen siitä, ettei ilma-alus tai ilma-aluksen käyttö ole Chicagon yleissopimuksen mukaisesti asianomaisena ajankohtana vahvistettujen vähimmäisnormien mukaista, tai

b) vakavaan huoleen siitä, että Chicagon yleissopimuksen mukaisesti asianomaisena ajankohtana vahvistettujen turvallisuusnormien tehokkaassa ylläpidossa on puutteita, tarkastuksen tekevän sopimuspuolen tulee, Chicagon yleissopimuksen 33 artiklan tarkoituksessa, voida vapaasti tehdä johtopäätös, että vaatimukset, joiden perusteella tämän ilma-aluksen lentokelpoisuustodistus tai luvat tai sen miehistön lupakirjat on myönnetty tai kelpuutettu, tai että vaatimukset, joiden perusteella ilma-alusta käytetään, eivät ole yh-

tenevät Chicagon yleissopimuksen mukaisesti vahvistettujen vähimmäisnormien kanssa tai niitä vaativammat.

5. Siinä tapauksessa, että sopimuspuolen lentoyhtiön edustaja kieltää 3 kappaleen mukaisen asematasotarkastuksen tekemisen lentoyhtiön käyttämälle tai sen nimissä käytettävälle ilma-alukselle, toisen sopimuspuolen tulee voida vapaasti päätellä, että tämä antaa aihetta 4 kappaleessa mainitun tyyppiseen vakavaan huoleen ja tehdä johtopäätökset, joihin kappaleessa on viitattu.

6. Kumpikin sopimuspuoli pidättää itselleen oikeuden lykätä toisen sopimuspuolen lentoyhtiön liikennöimisluvan käyttöä tai muuttaa sitä välittömästi, mikäli ensin mainittu sopimuspuoli joko asematasotarkastuksen, asematasotarkastusten sarjan, asematasotarkastuksen kieltämisen tai neuvottelun perusteella, tai muusta syystä tekee sen johtopäätöksen, että välitön toimenpide on olennainen lentoliikenteen turvallisuuden vuoksi.

7. Mikä tahansa toimenpide, johon sopimuspuoli on ryhtynyt 2 ja 6 kappaleiden mukaisesti, on keskeytettävä heti kun peruste tälle toimenpiteelle lakkaa olemasta.

14 artikla

Lentoliikenteen turvaaminen

1. Kansainvälisen oikeuden mukaisista oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa mukaisesti sopimuspuolet vahvistavat velvollisuutensa toisiaan kohtaan suojella siviili-ilmailun turvallisuutta siihen kohdistuvilta laittomilta teoilta, mikä on olennainen osa tätä sopimusta. Rajoittamatta kansainvälisoikeudellisia yleisiä oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan sopimuspuolten on erityisesti toimittava Tokiossa 14 päivänä syyskuuta 1963 allekirjoitetun rikoksia ja eräitä muita tekoja ilma-aluksissa koskevan yleissopimuksen, Haagissa 16 päivänä joulukuuta 1970 allekirjoitetun ilma-alusten laittoman haltuunoton ehkäisemistä koskevan yleissopimuksen ja Montrealissa 23 päivänä syyskuuta 1971 allekirjoitetun siviili-ilmailun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemistä koskevan yleissopimuksen sekä jokaisen muun monenvälisen lentoliikenteen turvaamista koskevan yleissopimuksen määräysten mukaisesti, jonka osapuolia sopimuspuolet ovat.

2. Sopimuspuolten on pyydettäessä annet-

tava toisilleen kaikki tarpeellinen apu siviili-ilma-alusten laittoman haltuunoton ja tällaisten ilma-alusten turvallisuuteen, niiden matkustajiin ja miehistöön, lentoasemiin ja lennonvarmistuslaitteisiin kohdistuvien laittomien tekojen sekä siviili-ilmailun turvallisuuden kohdistuvan muun uhan estämiseksi.

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

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

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

6. Kun sopimuspuolella on riittävä syy uskoa, että toinen sopimuspuoli on poikennut tämän artiklan lentoliikenteen turvaamista koskevista määräyksistä, sopimuspuolen

ilmailuviranomaiset voivat pyytää välittömiä neuvotteluja toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisten kanssa.

15 artikla

Varojen siirtäminen

1. Kumpikin sopimuspuoli myöntää toisen sopimuspuolen nimety(i)lle lentoyhtiö(i)lle oikeuden siirtää pääkonttoriinsa ensin mainitun sopimuspuolen alueella ansaitsemansa tuloylijäämät. Tällaiset siirrot on kuitenkin tehtävä sen sopimuspuolen sovellettavien valuutansiirtomääräysten mukaisesti, jonka alueella ylijäämä on kertynyt.

2. Jos sopimuspuoli asettaa rajoituksia toisen sopimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön tuloylijäämien siirrolle, on viimeksi mainitulla sopimuspuolella oikeus asettaa vastavuoroisia rajoituksia ensin mainitun sopimuspuolen nimety(i)lle lentoyhtiö(i)lle.

16 artikla

Tiedot ja tilastot

Sopimuspuolen ilmailuviranomaisten tulee toimittaa toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisille heidän pyynnöstään sellaisia tietoja ja tilastoja nimettyjen lentoyhtiöidensä harjoittamasta sovitusta liikenteestä toisen sopimuspuolen alueelle ja alueelta, joita nimetyt lentoyhtiöt normaalisti laativat ja toimittavat kansallisille ilmailuviranomaisilleen.

17 artikla

Reilu kilpailu

1. Kummankin sopimuspuolen nimetyillä lentoyhtiöillä tulee olla oikeudenmukaiset ja yhtäläiset mahdollisuudet osallistua tässä sopimuksessa tarkoitettuun kansainväliseen lentoliikenteeseen.

2. Sopimuspuolen tulee tarvittaessa ryhtyä kaikkiin asianmukaisiin, oikeudenkäyttövallassaan oleviin toimenpiteisiin poistaakseen kaikki syrjinnän tai epäreilun kilpailun muodot, jotka vaikuttavat haitallisesti toisen so-

pimuspuolen nimeämän yhden tai useamman lentoyhtiön kilpailuasemaan.

18 artikla

Neuvottelut

Läheisen yhteistyön hengessä kummankin sopimuspuolen ilmailuviranomaiset voivat milloin tahansa pyytää neuvotteluja mistä tahansa tähän sopimukseen liittyvästä asiasta varmistukseksi tämän sopimuksen määräysten toimeenpanon ja asianmukaisen noudattamisen. Tällaiset neuvottelut on aloitettava kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa siitä kun pyyntö on vastaanotettu, ellei ilmailuviranomaisten välillä ole muuta sovittu.

19 artikla

Erimielisyyksien sovittelu

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

2. Jos sopimuspuolet eivät saa aikaan sovintoa neuvottelemalla, ne voivat antaa erimielisyyden jonkin yhteisesti sopimansa henkilön tai toimielimen ratkaistavaksi, tai jommankumman sopimuspuolen pyynnöstä, se on alistettava kolmijäsenisen välitysoikeuden ratkaistavaksi, joka on muodostettava seuraavalla tavalla:

a) Kummankin sopimuspuolen on nimettävä yksi välimies kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa siitä kun se on vastaanottanut pyynnön välitysoikeuden käyttämisestä. Sellaisen valtion kansalaisen, jota voidaan pitää puolueettomana suhteessa erimielisyyteen, tulee toimia välitysoikeuden puheenjohtajana ja hänet on kahden välimiehen välisellä sopimuksella nimettävä kolmanneksi välimieheksi kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa toisen välimiehen nimeämisestä.

b) Jos jotain nimeämistä ei ole tehty yllä mainittujen aikarajojen sisällä, sopimuspuoli voi pyytää Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston presidenttiä tekemään tarpeellisen nimeämisen kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa. Jos presidentti katsoo olevansa sellaisen valtion kansalainen, jota ei

voida pitää puolueettomana suhteessa erimielisyyteen, virkajälttään vanhimman sellaisen varapresidentin, joka ei ole esteellinen tällä perusteella, on tehtävä nimeäminen.

c) Lukuun ottamatta sitä, mitä tässä artiklassa on sanottu tai mitä sopimuspuolet muuten ovat sopineet, välitysoikeuden on määriteltävä toimivaltansa rajat ja päätettävä menettelytavoistaan. Välitysoikeuden määräyksestä tai sopimuspuolen pyynnöstä on, viimeistään kolmekymmentä (30) päivää sen jälkeen kun välitysoikeus kokonaisuudessaan on muodostettu, pidettävä kokous, joka määrittelee tarkasti ne asiat, jotka välitysoikeuden tulee ratkaista sekä noudatettavat erityiset menettelytavat.

d) Mikäli sopimuspuolet eivät ole muuta sopineet tai välitysoikeus muuta määrännyt, kummankin sopimuspuolen on neljänkymmenen (45) päivän kuluessa siitä kun välitysoikeus kokonaisuudessaan on muodostettu, lähetettävä muistio välitysoikeudelle. Vastaukset on annettava kuusikymmentä (60) päivää myöhemmin. Välitysoikeuden on sopimuspuolen pyynnöstä tai oman harkintansa mukaan pidettävä asiasta kuulemismenettely viimeistään kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa sen jälkeen kun vastaukset on toimitettu välitysoikeudelle.

e) Välitysoikeuden on pyrittävä antamaan kirjallinen päätös kolmenkymmenen (30) päivän kuluessa siitä kun kuulemismenettely on päättynyt tai, jos kuulemismenettelyä ei pidetä, siitä kun molemmat vastaukset on annettu. Päätös on tehtävä äänten enemmistöllä.

f) Sopimuspuoli voi esittää päätöstä koskevan selvityspyynnön viidentoista (15) päivän kuluessa päätöksen vastaanottamisesta ja selvitys on annettava viidentoista (15) päivän kuluessa tällaisesta pyynnöstä.

g) Välitysoikeuden päätös on sopimuspuolia sitova.

h) Kumpikin sopimuspuoli vastaa nimeämensä välimiehen kustannuksista. Muut välitysoikeuden kustannukset on jaettava tasan sopimuspuolten kesken, mukaan lukien Kansainvälisen siviili-ilmailujärjestön neuvoston presidentin tai varapresidentin kustannukset sovellettaessa tämän artiklan 2 b) kappaleen menettelytapoja.

20 artikla

Määräysten soveltaminen tilauslentoihin

1. Tämän sopimuksen 3.1, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15, 17, 18 ja 19 artiklassa esitettyjä määräyksiä tulee soveltaa myös sopimuspuolen lentoyhtiön tilauslentoihin, jotka suuntautuvat toisen sopimuspuolen alueelle tai alueelta sekä tällaisia lentoja suorittavaan lentoyhtiöön.

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

21 artikla

Muutokset

1. Mikäli jompikumpi sopimuspuoli pitää tämän sopimuksen jonkin määräyksen muuttamista toivottavana, se voi pyytää neuvotteluja toisen sopimuspuolen kanssa. Tällaiset neuvottelut on aloitettava kuudenkymmenen (60) päivän kuluessa pyynnön esittämisestä, elleivät sopimuspuolet sovi tämän määräajan pidentämisestä. Näissä neuvotteluissa sovitut muutokset on hyväksyttävä kummankin sopimuspuolen oikeudellisia menettelytapoja noudattaen, ja ne tulevat voimaan toisen kuukauden ensimmäisenä päivänä sen jälkeen kun sopimuspuolet ovat ilmoittaneet toisilleen, että näitä menettelytapoja on noudatettu.

2. Tämän artiklan 1 kappaleessa olevien määräysten estämättä ainoastaan sopimuksen liitettä koskevista muutoksista voidaan sopia sopimuspuolten ilmailuviranomaisten välisellä sopimuksella, ja ne tulevat voimaan siten kuin heidän välillään sovitaan.

22 artikla

Monenväliset yleissopimukset

Jos monenvälinen ilmailua koskeva yleissopimus tulee voimaan kummankin sopimuspuolen osalta, sellaisen yleissopimuksen määräykset ovat ensisijaisia tähän sopimukseen nähden. Tämän sopimuksen 18 artiklan mukaiset neuvottelut voidaan järjestää, jotta

saadaan selvitettyä, missä määrin mainitun monenvälisen yleissopimuksen määräykset vaikuttavat tähän sopimukseen.

23 artikla

Sopimuksen irtisanominen

1. Sopimuspuoli voi milloin tahansa ilmoittaa toiselle sopimuspuolelle päätöksensä irtisanoa tämä sopimus. Tällainen ilmoitus on samanaikaisesti toimitettava Kansainväliselle siviili-ilmailujärjestölle.

2. Siinä tapauksessa tämä sopimus lakkaa olemasta voimassa kahdentoista (12) kuukauden kuluttua siitä päivästä, jolloin toinen sopimuspuoli on vastaanottanut mainitun ilmoituksen. Ellei toinen sopimuspuoli tunnusta vastaanottaneensa ilmoitusta, se katsotaan vastaanotetuksi neljäntoista (14) päivän kuluttua siitä kun Kansainvälinen siviili-ilmailujärjestö on sen vastaanottanut.

24 artikla

Rekisteröinti ICA Ossa

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

25 artikla

Otsikot

Tämän sopimuksen artikloiden yläpuolelle on sijoitettu otsikot vain viittausten helpottamiseksi ja mukavuussyistä eivätkä ne millään tavalla määrittele tai rajoita tämän sopimuksen soveltamisalaa tai tarkoitusta.

26 artikla

Voimaantulo

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

Tehty Dohassa 18 päivänä marraskuuta 1998 kahtena alkuperäiskappaleena suomen,

arabian ja englannin kielillä jokaisen tekstin ollessa yhtä todistusvoimainen. Mikäli syntyy erilaisia tulkintoja, on englanninkielinen teksti määräävä.

Suomen tasavallan hallituksen
puolesta

Tarja Halonen

Qatarin valtion hallituksen
puolesta

Ahmed Bin Nasir Al-Ihani

LIITE

1. Reitit, joita Qatarin nimeämä(t) lentoyhtiö(t) voi(vat) liikennöidä molempiin suuntiin:

<i>Lähtöpaikat</i>	<i>Määräpaikat</i>
Paikat Qatarissa	Paikat Suomessa

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

<i>Lähtöpaikat</i>	<i>Määräpaikat</i>
Paikat Suomessa	Paikat Qatarissa

3. Mikään ei estä sopimuspuolen nimeämää lentoyhtiötä liikennöimästä välillä oleviin/toisen sopimuspuolen alueelta edelleen oleviin paikkoihin, edellyttäen, että kaupallisia oikeuksia ei harjoiteta näiden paikkojen ja toisen sopimuspuolen alueen välillä.

Oman stop-over -liikenteen kuljettaminen tällaisilla sektoreilla on kuitenkin sallittua.

4. Viidennen vapauden liikenneoikeuksien harjoittamisesta tulee sopia sopimuspuolten ilmailuviranomaisten välillä.

Sopimuspuolten jokainen nimetty lentoyhtiö saa kuitenkin liikennöidä yhteensä kahteen valitsemaansa paikkaan (välillä oleva ja/tai toisen sopimuspuolen alueelta edelleen) viidennen vapauden liikenneoikeuksin. Tällaisista valinnoista on ilmoitettava toisen sopimuspuolen ilmailuviranomaisille.

Sopimuspuolen nimeämän lentoyhtiön viidennen vapauden liikenteestä perimien tariffien tulee olla toisen sopimuspuolen tariffien vahvistamista koskevien vaatimusten mukaisia. Nimetyillä lentoyhtiöillä on oikeus asettaa hintansa samalle tasolle minkä tahansa samojen paikkojen välillä liikennöivän lentoyhtiön hyväksytyjen tariffien kanssa.

5. Harjoittaessaan liikennettä tai tarjotessaan palveluja sovitussa liikenteessä, mikä tahansa sopimuspuolen nimetty lentoyhtiö voi osallistua yhteisiin markkinointijärjestelyihin, kuten kiintiövaraukseen (blocked space) tai yhteisten reittitunnusten käyttöön (code share):

a) kummankin sopimuspuolen yhden tai useamman lentoyhtiön kanssa, tai

b) kolmannen maan yhden tai useamman lentoyhtiön kanssa. Jos tällainen kolmas maa ei anna lupaa tai salli näihin verrattavia järjestelyjä toisen sopimuspuolen lentoyhtiöiden ja sellaiseen kolmanteen maahan, sieltä tai sen kautta liikennöivien muiden lentoyhtiöiden välillä, sopimuspuolilla on oikeus olla hyväksymättä tällaisia järjestelyjä.

Yllä mainitut määräykset edellyttävät kuitenkin, että kaikilla tällaisiin järjestelyihin osallistuvilla lentoyhtiöillä 1) on asianomaiset reitti oikeudet ja 2) ne täyttävät tällaisiin järjestelyihin sovellettavat vaatimukset koskien tiedottamista asiakkaille ja tariffien hyväksyttäväksi jättämistä.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS ENTRE LE
GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT DU QATAR ET LE GOUVERNEMENT
DE LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE

Le Gouvernement de l'État du Qatar et le Gouvernement de la République de Finlande (ci-après dénommés "les Parties contractantes");

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

Désireux de conclure un Accord sur les services aériens complémentaire de ladite Convention et conforme à cette dernière;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

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

b) l'expression "autorités aéronautiques" désigne, dans le cas de l'État du Qatar, le Ministre des Communications et des Transports et, dans celui de la République de Finlande, l'Administration de l'aviation civile ou, dans les deux cas, toute autre personne ou organisation habilitée à exercer les fonctions relevant à ce jour desdites autorités aéronautiques ou des fonctions similaires;

c) l'expression "entreprise désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée (ou des entreprises) et habilitée, conformément à l'article 4 du présent Accord;

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

e) le terme "tarif" s'entend du prix à payer pour le transport de passagers, de bagages et de fret (à l'exclusion du courrier), y compris toutes prestations supplémentaires importantes devant être fournies ou proposées à l'occasion desdits transports et de la commission à verser sur la vente des billets pour le transport de passagers ou pour les transactions correspondantes pour le transport de fret. Il englobe également les conditions qui régissent l'applicabilité du prix du transport ou du paiement de la commission;

f) le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de son Annexe établie suivant ses dispositions et de tout amendement à l'Accord ou à l'Annexe.

Article 2. Applicabilité de la Convention de Chicago

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

Article 3. Octroi de droits de circulation

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

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

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

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

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou événements politiques ou de circonstances particulières ou exceptionnelles, une entreprise désignée par l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire habituel, l'autre Partie contractante s'efforce dans toute la mesure de ses moyens de faciliter la poursuite de l'exploitation dudit service en réorganisant temporairement les routes comme il conviendra.

Article 4. Désignation et habilitation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien qui seront chargées d'exploiter les services convenus sur les routes indiquées.

2. Chaque Partie contractante a le droit de retirer ou de modifier ladite désignation.

3. Au reçu de cette désignation écrite, les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante doivent, sous réserve des dispositions du paragraphe 4 du présent article et du paragraphe 1 de l'article 5, accorder sans délai à chaque entreprise de transport aérien désignée (ou aux entreprises) l'autorisation d'exploitation adéquate.

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

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

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

1. Les autorités aéronautiques de chaque Partie contractante ont le droit de refuser d'accorder ou de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante ou d'imposer les conditions qu'elles peuvent estimer nécessaires pour l'exercice desdits droits :

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

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

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

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

Article 6. Exemption des taxes, droits de douane et autres redevances

1. Les aéronefs affectés à des services aériens internationaux par une entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante, de même que leur équipement normal, les carburants et lubrifiants et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et le tabac) se trouvant à l'intérieur desdits aéronefs sont exempts de tout droit de douane, frais d'inspection et autres droits et taxes à leur arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante, à condition qu'ils y restent jusqu'au moment où ils sont réexportés, utilisés ou consommés par ledit aéronef sur des vols au-dessus du territoire en question.

2. Sont également exemptés des taxes, droits, honoraires et redevances mentionnés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des frais correspondant à une prestation de services :

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

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

c) les carburants, les lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate introduits ou fournis sur le territoire de l'une des Parties contractantes et destinés à être utilisés à bord d'un aéronef exploité en service aérien international par une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante, même si ces approvisionnements doivent être employés au-dessus du territoire de la Partie contractante où ils auront été embarqués.

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

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

5. Les bagages et le fret en transit direct à travers le territoire d'une Partie contractante sont exempts des taxes, droits de douane, redevances et autres charges similaires qui ne sont pas basés sur le coût des services à l'arrivée et au départ.

Article 7. Activités commerciales

1. L'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante a le droit de faire entrer et d'employer sur le territoire de l'autre Partie contractante, conformément à la législation et à la réglementation nationales de cette dernière, les personnels administratif, commercial et technique dont peut avoir besoin l'entreprise de transport aérien concernée.

2. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont le droit de vendre, dans la région de l'autre Partie contractante, directement ou par l'entremise d'agents nommés par elle, des prestations de transport aérien payables en n'importe quelle devise. Chaque Partie contractante veille à ne pas réduire le droit d'une entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante de vendre, ou celui des personnes d'acheter ces titres de transport.

Article 8. Application des législations et réglementations

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

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

3. Les passagers, bagages et fret en transit direct à travers le territoire de l'une ou l'autre Partie contractante et qui ne quittent pas la zone de l'aéroport réservée à cette fin ne sont soumis qu'à un contrôle simplifié, sauf en ce qui concerne les mesures de sécurité visant à prévenir des actes de violence ou de piraterie aérienne.

Article 9. Dispositions relatives à la capacité

1. Les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord.

2. En exploitant les services convenus sur les routes indiquées, l'entreprise (ou les entreprises) de transport aérien désignée(s) de chaque Partie contractante doit tenir compte des intérêts de l'entreprise ou des entreprises de transport aérien désignée(s) de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas affecter indûment les services aériens que cette dernière fournit sur la totalité ou une partie quelconque des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes ont toujours pour objectif essentiel de fournir à un taux de charge suffisant une capacité adaptée aux besoins actuels et raisonnablement prévisibles en ce qui concerne le transport des passagers et du fret, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise de transport aérien.

4. Le droit d'embarquer ou de débarquer, sur les services convenus, du trafic international destiné à des pays tiers ou en provenance de ces derniers à un point ou des points sur les routes indiquées dans l'Annexe au présent Accord, est exercé conformément aux principes généraux du développement harmonieux des transports aériens internationaux et il est régi par le principe général que la capacité doit être liée :

- a) aux exigences du trafic entre le pays d'origine et les pays de destination finale du trafic;
- b) aux exigences d'une exploitation rentable sur les routes indiquées;
- c) aux exigences du trafic dans les régions desservies par l'entreprise de transport aérien, compte tenu des services aériens locaux et régionaux.

Article 10. Approbation des programmes de trafic aérien

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

2. Toute modification des programmes, ainsi que les demandes pour les autorisations d'exploitation de vols supplémentaires, sont soumises par l'entreprise de transport aérien désignée d'une Partie contractante pour approbation aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Lesdites demandes sont prises en considération dans les meilleurs délais, par les autorités aéronautiques.

Article 11. Tarifs

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

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article peuvent faire l'objet de consultations entre les entreprises de transport aérien désignées concernées pour chacune des routes indiquées. Toutefois, des consultations interentreprises ne revêtent pas un caractère impératif pour le dépôt et l'établissement des tarifs.

3. Chaque tarif doit être déposé pour l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes trente (30) jours au moins (ou des périodes plus courtes dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes) avant la date proposée pour son entrée en vigueur.

4. Chaque tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante à tout moment. Faut d'une telle approbation, ledit tarif est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à moins que dans les vingt (20) jours qui suivent la date du dépôt, les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante aient signifié par écrit aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante leur désaccord à l'égard du tarif proposé. Toutefois dans ce cas, les autorités aéronautiques peuvent, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, s'efforcer de déterminer le tarif d'un commun accord.

5. Si les autorités aéronautiques ne peuvent établir un tarif aux conditions fixées par les dispositions du paragraphe 4 du présent article, le différend peut, à la demande de l'une

ou l'autre des Parties contractantes, être réglé conformément aux dispositions de l'article 19 du présent Accord.

6. Chaque tarif établi conformément aux dispositions du présent article demeure en vigueur jusqu'au moment où il est remplacé par un nouveau tarif établi conformément aux dispositions du présent article.

Article 12. Redevances d'usage

Une Partie contractante impose aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances pour l'utilisation des aéroports et autres installations aériennes, justes et raisonnables, qui ne doivent pas être plus élevées que celles qu'elle impose à un aéronef de son entreprise de transport aérien nationale exploitant des services aériens internationaux similaires.

Article 13. Sécurité des vols

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

2. Si, à la suite desdites consultations, une Partie contractante estime que les normes de sécurité adoptées et appliquées par l'autre Partie contractante dans ce domaine ne sont pas au moins égales aux normes minimales en vigueur à ce moment-là, conformément à la Convention de Chicago, la première Partie contractante notifie ses conclusions à l'autre Partie contractante ainsi que les mesures qu'elle juge nécessaires pour assurer la conformité avec lesdites normes minimales, et l'autre Partie contractante prend des mesures appropriées en vue de remédier à cette situation. Si cette dernière ne prend pas les mesures voulues dans les quinze (15) jours qui suivent la notification ou un délai plus long, comme éventuellement convenu, l'application des dispositions de l'article 5 du présent Accord est justifiée.

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

4. Dans le cas où ledit contrôle, ou une série d'inspections de ce genre, suscite :

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

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

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

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

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

Article 14. Sécurité aérienne

1. Conformément aux droits et obligations qu'elles ont contractés dans le cadre du droit international, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre de protéger la sécurité de l'aviation civile contre tous les actes d'intervention illicites fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter l'ensemble de leurs droits et obligations dans le cadre du droit international, les Parties contractantes s'efforcent en particulier d'agir conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et de toute autre convention multilatérale sur la sécurité à laquelle ont adhéré les Parties contractantes.

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

3. Les Parties contractantes se conforment aux dispositions de sécurité aérienne et aux exigences techniques fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui figurent en Annexe à la Convention de Chicago, dans la mesure où lesdites dispositions et normes relatives à la sécurité sont applicables aux Parties contractantes; elles demandent

aux exploitants des aéronefs de leur pavillon ou aux exploitants desdits aéronefs qui ont leur principal établissement ou leur résidence permanente sur leur territoire d'agir conformément aux dispositions de sécurité aérienne.

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

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

6. Si une Partie contractante a de bonnes raisons de penser que l'autre Partie contractante n'a pas respecté les dispositions prévues par le présent article, les autorités aéronautiques de la première peuvent demander des consultations immédiates avec celles de l'autre Partie contractante.

Article 15. Transfert des recettes

1. Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise de transport aérien désignée de l'autre Partie contractante le droit de transférer à son siège, sur demande, les excédents des recettes enregistrés sur les dépenses faites localement. Ces transferts sont effectués conformément à la réglementation sur les changes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle les recettes se sont accumulées.

2. Si l'une des Parties contractantes impose des restrictions sur les transferts de la différence entre les recettes et les dépenses de l'entreprise de transport aérien désignée (ou des entreprises désignées) par l'autre partie contractante, celle-ci a le droit d'imposer, par réciprocité, des restrictions aux transferts de l'entreprise désignée de ladite Partie contractante.

Article 16. Informations et statistiques

Les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante fournissent aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, sur leur demande, des renseignements et des statistiques concernant le trafic réalisé sur des services convenus par leurs entreprises de transport aérien désignées vers le territoire de l'autre Partie contractante et à partir de ce dernier, comme ceux que soumettent en temps normal, à leurs autorités aéronautiques nationales, les entreprises de transport aérien désignées.

Article 17. Concurrence loyale

1. Des chances égales et équitables sont données aux entreprises désignées des deux Parties contractantes de participer à la fourniture des services internationaux de transport aérien couverts par le présent Accord.

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

Article 18. Consultations

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent se consulter de temps à autre sur toute question concernant l'application et le respect des dispositions du présent Accord. Ces consultations débutent dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date de réception de la demande, sauf si les autorités aéronautiques en décident autrement.

Article 19. Règlement des différends

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes quant à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend à la décision d'une personne ou d'un organisme; si elles ne s'entendent pas à ce sujet, le différend est, à la demande de l'une ou l'autre Partie, soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres constitué de la façon suivante :

a) Dans les trente (30) jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désigne un arbitre. Un ressortissant d'un État, qui peut être considéré comme neutre pour ce qui est du différend, fait fonction de président du tribunal et il est désigné comme troisième arbitre, après accord entre les deux premiers, dans les soixante (60) jours qui suivent la nomination du deuxième;

b) Si, dans les délais précisés ci-dessus, aucun arbitre n'a été désigné, une Partie contractante peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder dans les trente (30) jours aux désignations nécessaires. Si le Président estime qu'il est ressortissant d'un État qui ne peut être considéré comme neutre dans le différend, le Vice-président le plus ancien qui ne peut être récusé à ce titre procède à la désignation;

c) Sous réserve des dispositions ci-après du présent article, ou à moins que les Parties contractantes en soient convenues autrement, le tribunal définit les limites de sa compétence et arrête lui-même sa procédure. Sur instructions du tribunal, ou à la demande d'une Partie contractante, une conférence est réunie au plus tard trente (30) jours après la pleine

constitution du tribunal pour déterminer avec précision les questions à soumettre à l'arbitrage et la procédure à suivre;

d) A moins que les Parties contractantes en soient convenues autrement, ou que le tribunal ordonne qu'il en soit autrement, chacune des Parties contractantes dépose un mémoire dans un délai de quarante-cinq (45) jours à compter de la constitution du tribunal. Les répliques doivent parvenir soixante (60) jours plus tard. A la demande d'une Partie contractante, ou s'il le juge bon, le tribunal tient une audience dans les trente (30) jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques;

e) Le tribunal s'efforce de rendre une sentence écrite dans les (trente) 30 jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence d'audience, après la date de dépôt des deux répliques. La décision du tribunal est prise à la majorité des voix;

f) Une Partie contractante peut présenter une demande d'éclaircissement concernant la sentence dans un délai de quinze (15) jours suivant sa réception, et ces éclaircissements sont fournis dans un délai de quinze (15) jours à compter de la demande à cet effet;

g) La sentence du tribunal a force obligatoire pour les Parties contractantes;

h) Chaque Partie contractante prend à sa charge les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal sont divisés en parties égales entre les Parties contractantes, y compris les dépenses engagées par le Président ou le Vice-président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour l'application des procédures prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article.

Article 20. Applicabilité aux vols charters

1. Les dispositions exposées dans les articles 3.1, 5, 6, 7, 8, 12, 13, 14, 15, 17, 18 et 19 du présent Accord sont également applicables aux vols autres que réguliers exploités par une entreprise de transport aérien d'une Partie contractante vers le territoire de l'autre Partie contractante et à partir de ce dernier, ainsi qu'à l'exploitant assurant ces vols.

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

Article 21. Amendements

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

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

Article 22. Accords multilatéraux

Si un accord général multilatéral relatif au transport aérien entre en vigueur à l'égard des deux Parties contractantes, les dispositions de cet accord l'emportent. Des consultations peuvent être organisées, conformément à l'article 18 du présent Accord, en vue de déterminer la mesure dans laquelle ce dernier est affecté par les dispositions de ladite convention multilatérale.

Article 23. Dénonciation

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

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

Article 24. Enregistrement auprès de l'OACI

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

Article 25. Titres

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

Article 26. Entrée en vigueur

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

Fait à Doha le 18 novembre 1998, en deux originaux en langues arabe, finnoise et anglaise, tous les textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaut.

Pour le Gouvernement de l'État du Qatar :

AHMED BIN NASIR AL-LHANI

Pour le Gouvernement de la République de Finlande :

TARJA HALONEN

ANNEXE

1. Routes qui peuvent être exploitées dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien du Qatar :

Points d'origine :	Points de destination :
Points au Qatar	Points en Finlande

2. Routes qui peuvent être exploitées dans les deux sens par l'entreprise ou les entreprises de transport aérien de Finlande :

Points d'origine :	Points de destination :
Points en Finlande	Points au Qatar

3. Rien n'empêchera une entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie contractante de desservir des points intermédiaires et/ou des points au-delà, à condition qu'aucune activité commerciale ne soit exercée entre ces points et le territoire de l'autre Partie contractante.

Toutefois, son propre transit par correspondance sur lesdits secteurs sera autorisé.

4. L'exercice des droits de trafic de cinquième liberté devra faire l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes.

Toutefois, chaque entreprise désignée des Parties contractantes peut desservir deux points seulement (intermédiaire et/ou au-delà) qu'elle aura choisis avec des droits de trafic de cinquième liberté. Ces choix seront communiqués aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

Les tarifs fixés pour le trafic de cinquième liberté par une entreprise désignée d'une Partie contractante dépendent des exigences de l'autre Partie contractante en ce qui concerne l'établissement des tarifs. Les entreprises désignées ont le droit d'harmoniser les tarifs approuvés d'une entreprise quelconque entre les mêmes points.

5. Pour exploiter ou maintenir des routes sur les services convenus, toute entreprise désignée d'une Partie contractante peut conclure des accords de coopération, tels que ceux d'espace aérien bloqué ou de partage de codes avec

a) une ou des entreprises de transport aérien d'une Partie contractante; ou

b) une ou des entreprises de transport aérien d'un pays tiers. Au cas où ce dernier n'autoriserait pas ou ne permettrait pas des arrangements comparables entre les entreprises de l'autre Partie contractante et d'autres entreprises pour des services partant dudit pays tiers ou le traversant, les Parties contractantes ont le droit de ne pas accepter ces arrangements.

Toutefois, les dispositions ci-dessus s'appliquent sous réserve que toutes les entreprises parties à ces arrangements 1) détiennent les droits de route appropriés et 2) respectent les conditions qui s'appliquent auxdits arrangements en ce qui concerne l'information des passagers et les procédures d'enregistrement.