

قانون رقم (١٥) لسنة ٢٠١٩
بالتصديق على اتفاقية الخدمات الجوية
بين حكومة مملكة البحرين وحكومة بروناي دار السلام

نحن حمد بن عيسى آل خليفة
بعد الاطلاع على الدستور،
وعلى اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة بروناي دار السلام،
الموقعة في البحرين بتاريخ ١٤ نوفمبر ٢٠١٨،
أقر مجلس الشورى ومجلس النواب القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

المادة الأولى

صودق على اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة بروناي دار السلام، الموقعة في البحرين بتاريخ ١٤ نوفمبر ٢٠١٨، والمرافقة لهذا القانون.

المادة الثانية

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

ملك مملكة البحرين
حمد بن عيسى آل خليفة

صدر في قصر الرفاع:
بتاريخ: ١٧ شوال ١٤٤٠هـ
الموافق: ٢٠ يونيو ٢٠١٩م

اتفاقية الخدمات الجوية

بين

حكومة مملكة البحرين وحكومة بروناي دار السلام

اتفاقية الخدمات الجوية
بين
حكومة مملكة البحرين وحكومة بروناي دار السلام

إن حكومة مملكة البحرين (البحرين) وحكومة صاحب الجلالة السلطان ويانج دي برتوان لبروناي دار السلام (بروناي دار السلام) المشار إليهما فيما بعد بـ"الطرفين المتعاقدين" أو مجردة بالطرف المتعاقد.

باعتبارهما طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع عليها في شيكاغو في السابع من ديسمبر 1944،

رغبة في تسهيل وتوسيع فرص الخدمات الجوية الدولية

وإقراراً منهما بأن الخدمات الجوية ذات الكفاءة والقدرة التنافسية من شأنها تعزيز التجارة والسياحة والاستثمار ورفاهية المستهلكين.

مؤكدتين على أهمية النقل الجوي كأداة لخلق وتنمية الصداقة والتعاون بين شعبي البلدين، ورغبة منهما في عقد اتفاقية، يكون غرضها إقامة وتشغيل خدمات جوية بين ولجيماء إقليميها،

تقد اتفقتا على ما يلي:

المادة (1) تعريف

لأغراض هذه الاتفاقية، ما لم ينص على خلاف ذلك، فإن مصطلحات كل من:

- (أ) "مطارات الطيران" يقصد بها بالنسبة البحرين، وزارة المواصلات والاتصالات ممثلة في شئون الطيران المدني، وبالنسبة لبروناي دار السلام وزارة الاتصالات أو أي شخص أو هيئة يكون مخولاً لأداء أية مهمة تتعلق بهذه الاتفاقية.
- (ب) "الخدمات المتعلق عليها" يقصد بها الخدمات الجوية الحوائية المنظمة للنقل بين وفيما وراء إقليمي كل من بروناي دار السلام والبحرين للمسافرين، والبضائع والامتعة، والبريد بصورة مجتمعة أو منفردة.
- (ت) "اتفاقية" يقصد بها هذه الاتفاقية، وملحقها، وأي تعديلات تطرأ على الملاحق، أو على الاتفاقية، ويجب أن تشكل ذات التعديلات جزءاً لا يتجزأ منها.
- (ث) "خدمة جوية" و "مؤسسة نقل جوي" و "خدمة جوية دولية" و "التوقف لأغراض غير تجارية" تكون لها المعاني الواردة لها على التوالي في المادة (96) من المعاهدة.
- (ج) "معاهدة" يقصد بها معاهدة الطيران المدني الدولي، المفتوحة للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944، وتشمل:
1. أي تعديل طرأ عليها ودخل حيز التنفيذ طبقاً للمادة 94 (أ) من المعاهدة، ومصديق عليه من قبل الطرفين المتعاقدين.
 2. أي ملحق أو تعديل طرأ عليها يكون معتمداً بموجب المادة (90) من تلك المعاهدة، وذلك بقدر ما يتحقق سريلان مثل ذلك الملحق أو التعديل في أي وقت بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين.
- (ح) "مؤسسة النقل الجوي المعنية" يقصد بها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي تم تعيينها ورخص لها طبقاً للمادة (3) من هذه الاتفاقية.
- (خ) "تعرفه" يقصد بها الأسعار التي تفرض مقابل نقل المسافرين، والامتعة، والعمحن باستثناء شروط وأجور نقل البريد.
- (د) "إقليم" يقصد به بالنسبة للدولة: المعنى المحدد له في المادة (2) من المعاهدة.

ذ) «أجور الاستخدام» وتعهد بها الأجر التي تفرضها السلطات المختصة، أو تسمح بفرضها على مؤسسات النقل الجوي مقابل استخدام مرافق المطار، والممتلكات و/ أو تسهيلات الملاحة الجوية، بما في ذلك الخدمات والتسهيلات ذات العلاقة بالطائرة، وطاقمها، والركاب، والامتعة والبضائع.

المادة (2) منح الحقوق

- 1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة بالاتفاقية لتمكين مؤسسات النقل الجوي المعينة من تشغيل الخدمات المتفق عليها.
- 2- يجب أن تتمتع كل من مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد بالحقوق التالية:
 - أ- الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون هبوط.
 - ب- التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية، و
 - ج- التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيل الخدمات المتفق عليها، وذلك لغرض أخذ و/ أو إنزال الركاب و البضائع والامتعة والبريد في حركة دولية، عبور مجتمعة أو منفردة.
- 3- علاوة على ذلك، فإنه يجب أن تتمتع مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين، بخلاف تلك المؤسسات المعينة بموجب المادة (3) بالحقوق المحددة في الفقرتين 2(أ) و2(ب) من هذه المادة.
- 4- لا يوجد في هذه المادة ما يمكن أن ينظر إليه على أنه يوسع لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بممارسة الحق في أخذ، أو إنزال ركاب، وامتعة وبضائع، وبريد مقابل عوض، أو أجر في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في اتجاه نقطة أخرى، في إقليم ذات الطرف المتعاقد، باستثناء ما يتم الاتفاق عليه من وقت لآخر بين سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين.
- 5- إذا حدث نزاع مسلح، واضطرابات سياسية، أو تطورات، أو بسبب ظروف خاصة غير اعتيادية تحد من قدرة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين على تشغيل رحلتها على الطرق المعتادة، فإنه يجب على الطرف المتعاقد الآخر بذل أقصى جهوده لتسهيل استمرارية تشغيل مثل هذه الرحلة، وذلك من خلال ترتيبات مؤقتة ملائمة على الطريق، وذلك بحسب ما يقرر بصورة مشتركة من قبل الطرفين المتعاقدين.

المادة (3) التعيين والترخيص

- 1- يحق لمسلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين تعيين مؤسستين نقل جوي بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، كما يحق لها أن تسحب، أو تعدل هذا التعيين في أي وقت، أو تستبدل تعيينها لمثل هذه المؤسسة بمؤسسة نقل جوي أخرى سبق تعيينها. ويجوز في هذا التعيين بأن يتم توصيف الأسلوب الخاص بالترخيص الممنوح لأية مؤسسة نقل جوي بشأن تشغيل الخدمات المتفق عليها. ويجب أن تقدم التعيينات، وأية تعديلات تطرأ عليها كتابياً بواسطة سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل للجوي، إلى سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.
- 2- في حال استلام الإشعار بالتعيين، والتعديل، والاستبدال، وعندما يطلب ذلك من مؤسسات النقل الجوي بحسب الشكل والطريقة الموضحة طبقاً لأحكام الفقرتين (3) و(4) من هذه المادة، فإنه يتعين على الطرف المتعاقد الآخر بأن يمنح لمؤسسات النقل الجوي التراخيص اللازمة بأدنى حد من التأخير.
- 3- يجوز لسلطة الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين بأن تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أن تقتصر بأنها موهلة لاستيفاء الشروط الموضحة بموجب الفقرتين واللائحة المطبقة عادة بصورة معقولة من قبل تلك السلطة، وذلك لتشغيل الخدمات الجوية الدولية وفقاً لأحكام المعاهدة.
- 4- يحق لكل طرف متعاقد بأن يرفض منح ترخيص التشغيل المشار إليه في الفقرة (2) من هذه المادة، أو أن يرفض مثل هذه الشروط متى كان ذلك ضرورياً على ممارسة الحقوق الموضحة بالمادة (2) من هذه الاتفاقية، طالما أن الطرف المتعاقد المذكور لم يثبت بأن المقر الرئيسي لأعمال مؤسسات النقل الجوي كائن في إقليم الطرف المتعاقد المعين لها، وأن هذه المؤسسات غير حائزة على شهادات المشغل الجوي التي يصدرها الطرف المتعاقد المذكور.
- 5- متى ما تم تعيين مؤسسة النقل الجوي والترخيص لها، فإنه يجوز لها بأن تبدأ في أي وقت تشغيل الخدمات المتفق عليها، شريطة امتثال تلك المؤسسة لأحكام هذه الاتفاقية، بما في ذلك المتطلبات الوطنية المطبقة بشأن تصاريح التشغيل.

المادة (4)

الإلغاء وإيقاف والحد من ترخيص التشغيل

- 1- يحق لسلطة الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين بأمر تلغي ترخيص التشغيل لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو توقف ممارسة الحقوق الموضحة في المادة (19) من هذه الاتفاقية، أو تفرض شروطاً دائمة أو مؤقتة بحسب ما تقتضيه الضرورة لممارسة تلك الحقوق في الحالات التالية:
 - أ) في حالة فشل تلك المؤسسة في الامتثال للقوانين والأنظمة التي تطبق عادة وبشكل معمول من قبل سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر المانع لتلك الحقوق طبقاً للمعاهدة، أو
 - ب) في حالة فشل مؤسسة النقل الجوي بالتشغيل طبقاً للشروط الموضحة بهذه الاتفاقية، أو.
 - ج) عدم الإثبات بأن المتر الرئيسي لأعمال مؤسسات النقل الجوي المذكورة كائن في إقليم الطرف المتعاقد للمعينة لذات المؤسسات.
 - د) في أية حالة يفشل فيها الطرف المتعاقد الآخر بالامتثال لأي قرار أو شرط ينتج عن تطبيق المادة (19) من هذه الاتفاقية.
- 2- ما لم يكن اتخاذ إجراء فوري لإلغاء، وقف، أو فرض الشروط المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة ضرورياً لمنع المزيد من الخروقات للقوانين أو الأنظمة، فلا يجب أن تمارس هذه الحقوق إلا بعد التشاور مع سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، حسبما ورد بالمادة (18).
- 3- في حالة اتخاذ إجراء من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بموجب هذه المادة، فيجب أن لا تفسد حقوق الطرف المتعاقد الآخر المنصوص عليها بالمادة (19).

المادة (5)

المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتعلق عليها

- 1- يجب على كل طرف متعاقد بأن يسمح في نطاق ولايته لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر بحرية التنافس لتقديم خدمات النقل الجوي التي تحكمها هذه الاتفاقية.
- 2- يجب على كل طرف متعاقد بأن يتخذ في نطاق ولايته جميع الإجراءات اللازمة للقضاء على كافة أشكال التمييز، والممارسات المناهضة للمنافسة، أو التي تؤثر سلباً على ممارسة الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.
- 3- يجب أن لا توجد أية قيود على السعة، وحدد الرحلات، و/ أو على طراز الطائرات المراد تشغيلها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كلا الطرفين المتعاقدين، وذلك لأي نوع من الخدمة (المسافرين، والبضائيم سواء كان ذلك بصورة مجتمعة أو منفردة). ويجب أن يصرح لكل مؤسسة نقل جوي معينة بأن تحدد الرحلات، والسعة التي ترغب بتشغيلها على الخدمات المتعلق عليها.
- 4- لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين بأن يحد من جانبه حجم الحركة، والرحلات، وانتظام الخدمة، أو طرازات الطائرات المراد تشغيلها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية بواسطة الطرف المتعاقد الآخر، باستثناء ما تتطلبه مقتضيات الجمارك، والمقتضيات الفنية والتشغيلية، أو البيئية، وذلك وفق شروط موحدة طبقاً للمادة (15) من المعاهدة.
- 5- لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين بأن يفرض على مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر شرط الرفض الأول، وشرط نسبة التحميل، أو رسم عدم الممانعة، أو أي شروط أخرى تخص السعة، أو عند الرحلات، أو الحركة، وذلك مما يعد مخالفاً لأغراض هذه الاتفاقية.

مادة (6)

الرسوم الجمركية وغيرها من الرسوم

- 1- تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم الأخرى أو الضرائب عند وصولها لإقليم الطرف المتعاقد الآخر الطائرات المشغلة في الخدمات الجوية الدولية بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي طرف متعاقد وكذلك مداتها الاعتيادية وقطع الغيار (شاملة المحركات) والامدادات من الوقود والشحوم (شاملة الزيوت الهيدروليكية) ومخزون الطائرات (شاملة الطعام والعربات والمشروبات الراحية والتبغ والمنتجات الأخرى التي تباع أو تستخدم بواسطة المسافرين خلال الرحلة) المحمولة على متن الطائرة، شريطة أن تبقى هذه المعدات والامدادات على متن الطائرة على جزء أو كل الرحلة فوق ذلك الإقليم.
- 2- تعفى أيضاً من ذات الرسوم والضرائب المواد التالية استثناءً من العلاقة بارتباط النقل على الخدمات المقدمة:
 - أ- مخزون الطائرة على متن الطائرة في إقليم أي من الطرفين المتعلقين في الحدود التي تسمح بها سلطات ذلك الطرف المتعاقد وتستخدم على متن طائرة تعمل في خدمات جوية دولية للطرف المتعاقد.
 - ب- قطع الغيار (شاملة المحركات) والمعدات الاعتيادية التي تدخل إقليم أي طرف متعاقد لأغراض صيانة وإصلاح الطائرة المستخدمة في الخدمات الجوية الدولية بواسطة مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي، للمعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.
 - ج- الوقود والشحوم (شاملة، انزيوت الهيدروليكية) التي تجلب لامداد الطائرات المشغلة في خدمات جوية دولية بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر حتى وأن كانت هذه الامدادات سوف تستخدم في جزء من الرحلة المشغلة فوق إقليم الطرف المتعاقد التي تم أخذ هذه الامدادات منه.
 - د- مخزون التذاكر المطبوعة وبوالص الشحن وأي مطبوعات تحمل شعار مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد ومواد الدعاية الاعتيادية التي توزع بدون مقابل بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة لأغراض استخدامها في تشغيل الخدمات الجوية الدولية لحين إعادة تصديرها.
- 3- المواد المشار إليها في الفقرة (2) تخضع لرقابة وإشراف السلطات الجمركية.

4- يجب أن تكون الإعفاءات الواردة في هذه المادة متاحة أيضاً في الحالات التي تكون فيها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين قد دخلت في ترتيبات مع مؤسسات نقل جوي أخرى بشأن تحويل، أو إعارة المعدات العادية، وغيرها من المواد المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. شريطة أن تتمتع مؤسسة النقل الجوي الأخرى بنفس الإعفاءات من قبل ذلك الطرف المتعاقد الآخر.

المادة (7)

تطبيق القوانين والأنظمة الوطنية

- 1- تطبق القوانين والأنظمة الخاصة بأحد الطرفين المتعاقدين، المتعلقة بدخول ومغادرة الطائرات المشغلة في الملاحة الجوية الدولية من وإلى إقليم دولته، أو العاملة في التشغيل، والملاحة لتلك الطائرات خلال وجودها في إقليم دولته، وذلك على الطائرات التي تشغلها مؤسسات للنقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر، ويجب الالتزام بها من قبل هذه الطائرات عند الدخول إلى، والمقترنة من، وأثناء وجودها في إقليم ذلك الطرف المتعاقد.
- 2- تطبق القوانين والأنظمة الخاصة بأحد الطرفين المتعاقدين، المتعلقة بدخول، ومغادرة، وإقامة الركاب، والطاقم، والبضائع والأمتعة المنقولة على متن الطائرات من وإلى إقليم دولته، مثل الأنظمة المتعلقة بالدخول، والتصدير، وأمن الطيران، والهجرة، والبيانات، والجمارك، والحجر الصحي والتدابير الصحية، والعملة، أو إذا تم ذلك في حالة البريد، والقوانين والأنظمة البريدية، وذلك على الطائرات التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر سواء تم ذلك بواسطة الركاب، والأمتعة والطاقم، أو نيابة عنهم أثناء الدخول، والتواجد في، والمغادرة من إقليم الطرف المتعاقد الأول.
- 3- لا يفضل أي من الطرفين المتعاقدين مؤسسة النقل الجوي التابعة له، أو أي مؤسسة نقل جوي أخرى على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك فيما يتعلق بتطبيق النظمه وقوانينه المذكورة في هذه المادة.
- 4- يجب أن لا يخضع كل من الركاب، والأمتعة، والبضائع في حالة المرور العابر المباشر لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين، والذين لا يدخلون منطقة المطار المحجوزة لمثل هذا الغرض، إلا لركابته مبسطة. باستثناء ما تقتضيه التدابير الأمنية ضد القرصنة الجوية، ومكافحة المخدرات. ويجب أن تعفى مثل هذه الأمتعة والبضائع من الرسوم الجمركية، والأجور الضريبية، وغيرها من الرسوم والأجور الوطنية و/أو المحلية.

مادة (8)
تقاسم الرمز

- 1- يجوز لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين حرية الدخول في ترتيبات تسويق تعاونية مشتركة، سواء رغببت ذات المؤسسات بالدخول في هذه الترتيبات كناقلة مسوقة، أو ناقلة مشغلة، وذلك لحجز حيز من المقاعد، و / أو إذا رغببت بإجراء ترتيبات تقاسم الرمز مع مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى (بما في ذلك إجراء ترتيبات تقاسم الرمز مع مؤسسات نقل جوي تابعة لدولة ثالثة).
- 2- يجب على الأطراف المشتركة قبل تقديم خدمات تقاسم الرمز، الاتفاق على تحديد الطرف الذي سيكون مسؤولاً عن ما يتعلق بالأمور الخاصة بالملاء، وتوفير التسهيلات، والمسائل ذات الصلة بالأمن والسلامة. يجب أن يودع ذات الاتفاق الذي يحدد الشروط بشأن المسؤولية اعلاه لدى سلطات الطيران المعنية قبل تطبيق ترتيبات تقاسم الرمز.
- 3- يجب أن تكون مثل هذه الترتيبات موافق عليها من قبل سلطات الطيران المعنية، شريطة حصول كافة مؤسسات النقل الجوي المشاركة في هذه الترتيبات على حقوق النقل الجوي و/ أو التراخيص اللازمة لذلك.
- 4- يجب على مؤسسة النقل الجوي أثناء قيامها بدور الناقله المسوقة في ترتيبات تقاسم الرمز بأن تضمن التوضيح للمشتري عند بيعها له لكل تذكرة سفر في موقع البيع عن اسم مؤسسة النقل الجوي التي ستشغل فعلياً على كل قطاع من القطاعات التي ستشملها الرحلة، ومع أي من مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي سيكون للمشتري علاقة تعاقدية في هذا الخصوص.
- 5- يجوز لمؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين بأن تعرض خدمات تقاسم الرمز على أي نقاط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تكون هذه الخدمات سيتم تشغيلها من قبل مؤسسة، أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

مادة (9)

شهادات الجدارة الجوية وشهادات الأهلية

- 1- أن شهادات الجدارة الجوية، وشهادات الأهلية، والرخص الصادرة، أو التي اعتبرت أنها مساوية من قبل سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، والتي لا تزال مساوية المفعول، يجب الاعتراف بها باعتبار أنها مساوية المفعول من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، شريطة أن تكون المعايير التي تم بمقتضاها إصدار تلك الشهادات أو الرخص، أو اعتبار بأنها مساوية المفعول وفقاً لتلك معادلة لمعايير الحد الأدنى الموضوعه طبقاً للمعاهدة.
 - 2- ومع ذلك، فإنه يحق لكل طرف متعاقد الاحتفاظ لأغراض الطيران فوق إقليم دولته برفض الاعتراف بشهادات الأهلية، والرخص الممنوحة لمواطنيه من قبل الطرف المتعاقد الآخر.
 - 3- إذا كانت الامتيازات، أو الشروط المقررة على الشهادات، أي الرخص الصادرة من قبل الطرفين المتعاقدين تسمح بوجود اختلاف لمعايير الحد الأدنى الموضوعه وفق المعاهدة، سواء أودع، أو لم يودع هذا الاختلاف لدى منظمة الطيران المدني الدولي، فيجوز لسلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بون للمسئول بحقوق الطرف المتعاقد الأول المتصوص عليها بالفقرة (2) من المادة العاشرة، بأن تطلب عقد مشاورات مع سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر طبقاً للمادة (18) من هذه الاتفاقية، وذلك بغية التنازع ذات السلطة بأن الممارسة موضوع الاختلاف قد مرضيه لهم.
- ويشكل الإختلاف في التوصل إلى اتفاق مرض أساساً لتطبيق الفقرة (1) من المادة الرابعة من هذه الاتفاقية.

المادة (10) السلامة الجوية

- 1- يجوز لكل طرف متعاقد بأن يطلب في أي وقت عقد مشاورات بشأن معايير السلامة المعتمدة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك في أي مجال يتعلق بالطائرة، والطاكن، أو بما يتعلق بتشغيلها. ويجب أن تبدأ هذه المشاورات في غضون ثلاثين (30) يوماً من استلام الطلب ذلك.
- 2- إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقبين بعد إجراء هذه المشاورات بأن الطرف المتعاقد الآخر ولا يدير بفاعلية، ولا يحافظ على معايير السلامة الجوية في أي من تلك المجالات بما يتطابق على الأقل مع معايير الحد الأدنى الموضوعه طبقاً للمعاهدة، فيجب على للطرف المتعاقد الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بذلك النتائج والخطوات التي يجدها ضرورية لتطبيق الحد الأدنى من المعايير، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يتخذ الإجراءات التصحيحية المناسبة، وإذا ما أخفق الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراءات التصحيحية خلال خمسة عشر (15) يوماً أو خلال مدة أطول يتفق عليها؛ فإن ذلك يشكل أساساً لتطبيق الفقرة (1) من المادة الرابعة بهذه الاتفاقية.
- 3- من المتفق عابه، أن أية طائرة يتم تشغيلها بواسطة مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين المتعاقبين على خدمات من، أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أو عند تواجدها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، فإنه يجوز بأن تخضع للفحص من قبل الممثلين المخولين من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك داخل الطائرة، وحولها، بغية التأكد من صلاحية الوثائق المتعلقة بذات الطائرة، وأفراد طاقمها، والمظهر الخارجي للطائرة وبمعداتهما (ويسمى هذا الإجراء وفق هذه المادة بـ "الفحص الميداني")، شريطة أن لا يتسبب ذلك في تأخير غير معقول في الطائرة.
- 4- إذا أسفر الفحص الميداني، أو سلسلة الفحوصات الميدانية عن أي مما يلي:
 - (أ) قلق جدي من أن الطائرة، أو تشغيلها لا يستوفي الحد الأدنى من المعايير الموضوعه في ذلك الوقت بموجب المعاهدة، أو
 - (ب) قلق جدي من وجود قصور في المحافظة على معايير السلامة وتطبيقها بصورة فعالة على النحو المقرر في ذلك الوقت بموجب المعاهدة،
 فإنه يكون للطرف المتعاقد الذي يجري الفحص لأغراض المادة (33) من المعاهدة، الحرية بأن يستتبع أن الشهادة، أو الإجازة الخاصة بالطائرة، أو طاقمها، أو أن المتطلبات التي صدرت، أو أصبحت، سارية بناء عليها، أو أن المتطلبات التي تم بناء عليها تشغيل الطائرة، ليست مساوية ولا تفوق الحد الأدنى من المعايير المقررة بموجب المعاهدة.

- 5- إذا رفض ممثل مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين إجراء الفحص الميداني على الطائرة التي تشغل من قبل ذات المؤسسة وفقاً للفقرة (3) أعلاه، فإنه يكون للطرف المتعاقد الآخر الحرية بأن يستنتج وجود قلق جدي من النوع المشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة، ويستخلص النتائج المشار إليها في تلك الفقرة.
- 6- يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في الوقف، أو التفسير الفوري لترخيص التشغيل الصادر من قبله لمؤسسة، أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر، إذا استنتج الطرف المتعاقد الأول بأن اتخاذ إجراء فوري ضروري لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي، سواء كان ذلك نتيجة الفحص الميداني، أو نتيجة المشاورات، أو غير ذلك.
- 7- أي إجراء يتخذ من قبل سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للفقرتين (2) أو (6) أعلاه، يجب أن لا يستمر العمل به في حال انتهاء الأسباب التي أدت إلى اتخاذه.

المادة (11)

أمن الطيران

- 1- تمثيا مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان بأن التزاماتهما تجاه بعضهما البعض لحماية أمن الطيران ضد أعمال التدخل غير المشروع تشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية.
- 2- دون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي، فعلى الطرفين المتعاقدين أن يعملوا بصفة خاصة بما يتطابق مع أحكام المعاهدة المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، في مواقع في مدينة طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963، ومعاهدة منع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقع في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970، ومعاهدة منع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقع في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971، والبروتوكول المكمل لمعاهدة منع الأفعال غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقع في مونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988، والمعاهدة الخاصة بالكشف عن المتفجرات البلاستيكية، الموقع في مونتريال بتاريخ 01 مارس 1991، وأية اتفاقية أخرى متحدة الأطراف تحكم أمن الطيران المدني تكون معتمدة من قبل الطرفين المتعاقدين.
- 3- على الطرفين المتعاقدين بأن يقدم كل منهما للأخر عند الطلب كل المساعدة الضرورية لدفع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، والأفعال الأخرى غير المشروعة الموجهة ضد سلامة هذه الطائرات، وركابها، وطاقمها، والمطارات، وخدمات الملاحة الجوية، وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.
- 4- يجب أن يتصرف الطرفين المتعاقدين، في إطار علاقاتهما المشتركة، بموجب أحكام أمن الطيران الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي، وذلك بقدر ما تنطبق هذه الأحكام الأمنية على الطرفين المتعاقدين.
- 5- يجب على الطرفين المتعاقدين، بالإضافة إلى ذلك أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما، أو مشغلي الطائرات الذين تكون المراكز الرئيسية لأعمالهم، أو مجال إقاماتهم الدائمة في إقليميهما، وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما دولتيهما بالتصرف طبقاً لأحكام أمن الطيران المعمول بها من قبل الطرفين المتعاقدين.
- 6- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز الطلب من مشغلي الطائرات التابعين له بمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (4) أعلاه، والتي يتطلبها الطرف المتعاقد الآخر للدخول في إقليمه، أو مغادرته له، أو أثناء التواجد فيه.

7- يجب على كل طرف متعاقد التأكد من التطبيق الفعال للتدابير الملائمة داخل إقليمه، وذلك من أجل حماية الطائرات، وتفتيش الركاب والطاقم، والمواد المنقولة، والأمتعة والبضائع، وكذلك خزائن الطائرات، قبل وأثناء عملية الصعود والتحميل. ويجب على كل طرف متعاقد بأن ينظر بقدر الامكان إلى أي طلب يقدم إليه من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة أي تهديد معين.

8- حين يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، أو أية أفعال غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها، وأفراد طاقمها، أو المطارات، أو مرافق الملاحة الجوية، فإنه يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات، وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تستهدف إنهاء مثل هذه الواقعة، أو وضع حد للتهديد بها بالسرعة الممكنة، وذلك لتقادي لحد من المخاطر على الحياة لقاء هذه الواقعة أو التهديد بها.

9- يجب على كل طرف متعاقد بأن يتخذ مثل هذه التدابير، بحسب ما يرى ذلك عملياً، بهدف ضمان أن الطائرة التابعة للطرف المتعاقد الآخر ربما تتعرض لعمل من أعمال الاستيلاء غير المشروع، وغير ذلك من أعمال للتدخل غير المشروع على الأرض الواقعة في إقليم دولته المحتجبل بها الطائرة، إلا إذا اقتضى الأمر بأن مغادرة ذات الطائرة سيكون من الواجب الملح لحماية أرواح ركابها، وأفراد طاقمها.

10- حينما تتوفر لأحد الطرفين المتعاقدين أسس معقولة تحمله على الاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد خرج عن أحكام هذه المادة، فوجوز لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الأول بأن تطلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر. ويشكل عدم التوصل إلى اتفاق مرضي خلال خمسة عشر (15) يوماً من مثل هذا الطلب أساساً لتطبيق الفقرة (1) من المادة الرابعة بهذه الاتفاقية، وجوز لأي طرف متعاقد في حالة الطوارئ أن يندد بإجراء مؤقت وفقاً لنص الفقرة (1) من المادة الرابعة قبل القضاء الخمسة عشر يوماً.

أي إجراء يتم اتخاذه وفقاً لهذه الفقرة لن يكون له أثر بمجرد التزام الطرف المتعاقد الآخر بأحكام هذه المادة.

المادة (12) رسوم الاستخدام

- 1- يجب على كل طرف متعاقد بأن يبذل قصارى جهوده لضمان أن تكون رسوم الاستخدام المفروضة، أو التي يسمح بفرضها من قبل الهيئات المختصة بفرض الرسوم معقولة، وذلك على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر لاستخدام المطارات ومرافق الطيران الأخرى. ويجب أن تكون هذه الرسوم قائمة على أساس المبادئ الاقتصادية، وأن لا تكون أعلى من تلك الرسوم التي تدفعها مؤسسات النقل الجوي الأخرى لقاء مثل هذه الخدمات والتسهيلات.
- 2- يجب على كل طرف متعاقد بأن لا يعطي أفضلية لرسوم الاستخدام لأي من مؤسسات النقل الجوي لتابعة له، والتي ترتبط بتسهيل خدمات جوية دولية مماثلة. ويجب أن لا يفرض شروطاً أو يسمح بفرضها على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، التي تسهل خدمات جوية دولية مماثلة، وتستخدم نفس الطائرة، والخدمات، والمرافق المرتبطة بذات التسهيل. :
- 3- يجب على كل طرف متعاقد بأن يشجع على إجراء المفاوضات فيما بين الهيئات المختصة لديه بفرض الرسوم ومؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، والتي تستخدم الخدمات والتسهيلات. ويجب إرسال إشعار تكون مدته معقولة، متى كان ذلك ممكناً إلى ممثلي أولئك المستخدمين بشأن أية تغييرات مقترحة على رسوم الاستخدام، بحيث تكون ذات التغييرات شاملة للمعلومات والبيانات ذات الصلة، وذلك ليتمكن أولئك المستخدمين الإعراب عن وجهات نظرهم حيالها قبل إجراء التغييرات على الرسوم.

مادة (13) الأنشطة التجارية

- 1- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بأن تنفّس في إقليم الطرف المتعاقد الآخر مكاتب للترويج لمنفجاتها في مجال النقل الجوي، ولبيع وثائق النقل الخاصة بها، مع توفير منفجاتها الإضافية الأخرى والتسهيلات اللازمة لتقديم خدمات النقل الجوي.
- 2- يحق لمؤسسات النقل الجوي للمعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بأن تستقدم في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وتحتفظ فيه بموظفيها ممن يؤدون وظائف إدارية وتجارية، وفنية، وتشغيلية، وإحصائية المبيعات، وغيرهم من الموظفين والممثلين الذين يتطلب عملهم تقديم خدمات النقل الجوي.
- 3- يمكن تلبية تلك المتطلبات من الموظفين المذكورين في الفقرة (2) من هذه المادة، بحسب اختيار مؤسسة النقل الجوي المعينة، سواء بواسطة الموظفين التابعين لها من أية جنسية، أو من خلال الاستعانة بخدمات أي هيئة أو شركة أخرى، أو مؤسسة نقل أخرى تشغل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، بحيث تكون مصرح لها بتأدية هذه الخدمات في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر.
- 4- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بأن تقوم بنفسها مباشرة ببيع منتجات النقل الجوي، والمنتجات الاضائية والتسهيلات الأخرى، ويحق لها أيضاً أن ترتبط بذلك عبر وكلائها في دولة الطرف المتعاقد الآخر. ولهذا الغرض، فإنه يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة بأن تستخدم وثائق النقل الجوي الخاصة بها. كما يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بأن تباع منتجات النقل الجوي الخاصة بها، والتسهيلات والمنتجات الإضافية، ويحق لأي شخص بأن يشتري هذه المنتجات والخدمات بالعملة المحلية، أو بأي عملة أخرى قابلة للتحويل الحر، وذلك طبقاً لقوانين الطرفين المتعاقدين.
- 5- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، وطبقاً لقوانين الطرفين المتعاقدين بأن تدفع بالعملة المحلية، وكذلك بأي عملة قابلة للتحويل الحر أو بشرط أن يكون ذلك وفقاً لأنظمة النقد المحلية، النفقات المترتبة عليها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
- 6- يجب على كل طرف متعاقد بأن يطبق قواعد السلوك المهني المقررة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي لأجل تنظيم وتشغيل أنظمة الحجز الآلي في إقليمه، وذلك بما يتماشى مع الأنظمة والشروط المطبقة بشأن أنظمة الحجز الآلي.

- 7- يحق لمؤسسات النقل الجوي بأن تؤدي بنفسها خدمات المناولة الأرضية الخاصة بتسجيل المسافرين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. وهذا الحق لا يشمل خدمات المناولة الأرضية في منطقة سلطة المطار، وسيكون خاضع لقيود ناتجة عن متطلبات الأمن والسلامة والبنية التحتية للمطار. ومتى ما تطلب الأمر لاعتبارات تتعلق بالأمن والسلامة تحول دون ممارسة الحق المذكور في هذه الفقرة، فيجب أن تتاح خدمات المناولة الأرضية دون أفضلية، أو تمييز لأية مؤسسة نقل جوي مرتبطة بخدمات جوية دولية معاملة.
- 8- طبقاً لمبدأ المعاملة بالممثل، وعلاوة على الحق الممنوح وفق المادة (7) من هذه المادة، فإنه يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بأن تختار في إقليم الطرف المتعاقد الآخر أي وكيل من وكلاء المناولة الأرضية المتأهلين، والمصرح لهم من قبل السلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد الآخر بتقديم جميع خدمات المناولة الأرضية أو قسم منها.
- 9- وسمح أيضاً لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بأن تقدم جميع خدمات المناولة الأرضية المذكورة في الفقرة (7) من هذه المادة، أو قسم منها لمؤسسات النقل الجوي التي تعمل بنفس المطار الكائن في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر.
- 10- يجب أن يتم العمل بمقتضى جميع الأنشطة المذكورة أعلاه وفقاً للأنظمة والقوانين المطبقة والمساوية النفاذ في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

المادة (14) تحويل العائدات

- 1- يجب على كل طرف متعاقد بأن يمنح الحق لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر بأن تحول بحرية فائض الإيرادات التي حصلت عليها ذات المؤسسات لقاء مصروفاتها في إقليمه، والمرتبطة ببيع منتجات النقل الجوي، أو نظير بيع منتجات وخدمات أخرى مماثلة، بما في ذلك الفوائد المحققة من هذه الإيرادات (بضمها الفوائد المتحصلة من الودائع التي هي في طور التحويل). ويجب أن تتم هذه التحويلات بأي عملة قابلة للتحويل، طبقاً لأنظمة الصرف الأجنبي المعمول بها من قبل الطرف المتعاقد في الإقليم الذي تحققت فيه الإيرادات. كما يجب إجراء هذه التحويلات على أساس سعر الصرف الرسمي، أو على أساس سعر الصرف الأجنبي السائد في السوق، وذلك للمدفوعات الجارية في حالة عدم وجود سعر صرف رسمي.
- 2- بالرغم مما ورد في الفقرة (1) من هذه المادة، فإنه يجوز لأي طرف متعاقد بأن يوجّل تحويل الأموال على أساس عادلة ودون تمييز، مع استخدام حس الضمير في تطبيق تشريعاته وقوانينه التشريعية، وذلك لأجل ضمان دفع الأجر والضرائب لمثل هذه المدة بموجب طلب ملائم من مؤسسة النقل الجوي بشأن التحويل، شريطة أن لا تسبب مثل هذه التدابير وتطبيقها في فرض قيود غير معقولة على التحويلات المذكورة في هذه الاتفاقية.
- 3- إذا فرض أي من الطرفين المتعاقدين قيوداً على تحويل فائض الإيرادات المحققة لقاء المصروفات الخاصة بمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، فيحق للطرف المتعاقد الأخير بأن يفرض شروطاً مماثلة على مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الدارف المتعاقد الأول.
- 4- في حالة وجود اتفاق بين الطرفين المتعاقدين بشأن تجنب الأزدواج الضريبي، أو في حالة وجود اتفاق خاص بنظم تحويل الأموال بين الطرفين المتعاقدين، فيجب أن يسود العمل بموجب هذا الاتفاق.

المادة (15) الموافقة على الجداول الزمنية

- 1- يجب على مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بأن تقدم إلى سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر الجداول الزمنية لرحلاتها للموافقة عليها، وذلك قبل تنفيذ رحلاتها المزمعة بثلاثين (30) يوماً. ويجب أن تتضمن الجداول الزمنية للتشغيل، عدد الرحلات، ونوع الطائرات، والفترة التشغيلية للجداول. ويجب أن تطبق هذه المتطلبات أيضاً على أية تعديلات لاحقة.
- 2- إذا رغبّت مؤسسة نقل جوي معينة بتشغيل رحلات أخرى تكميلية لتلك الرحلات المشمولة بالجدول الزمنية المعتمدة، فيتعين عليها طلب تصريح مسبق من سلطة الطيران المعنية لدى الطرف المتعاقد الآخر، والذي يجب عليه بأن يولي الاعتبار لمثل هذا الطلب بشكل موثني وإيجابي.

المادة (16) التعرفة

- 1- يجب على كل طرف متعاقد بأن يسمح لأي من مؤسسات النقل الجوي المعينة بأن تحدد للتعرفة الخاصة بها، وذلك على أساس الاعتبارات التجارية في السوق. ويجب أن يمتنع أي من الطرفين المتعاقدين من أن يطلب من مؤسسات النقل الجوي بأن تتشاور مع مؤسسات النقل الجوي الأخرى حول التعرفة المفروضة من قبلها، أو المقترح فرضها.
- 2- يجوز للطرفين المتعاقدين بأن يطلبوا الإيداع المسبق لدى سلطات الطيران المدني التابعة لكل منهما، وذلك للأسعار المراد فرضها في إقليم دولته من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين. ويجوز بأن يكون هذا الإيداع الذي يتم بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة، أو نيابة عنها، مقدم في غضون مدة لا تزيد عن ثلاثين (30) يوماً قبل التاريخ المقترح لفرضها. وفي حالات خاصة، يمكن السماح بتخفيض هذه المدة بإشعار تكون مدته معقولة عن المعتاد. وإذا سمح أي من الطرفين المتعاقدين لمؤسسة نقل جوي بأن تودع لديه السعر في غضون فترة قصيرة، فيجب أن يكون السعر نافذاً في التاريخ المقترح الذي نشأت خلاله الحركة في إقليم تلك الطرف المتعاقد.
- 3- باستثناء ما ورد في هذه المادة، فلا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين اتخاذ إجراء من جانب واحد لمنع تشغيل، أو استمرارية السعر المفروض، أو المقترح فرضه بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين لنقل حركة جوية دولية.
- 4- يجب أن يكون تدخل الطرفين المتعاقدين مقتصر على ما يلي:
 - (أ) منع التعرفة التي يشكل تطبيقها سلوكاً منافساً للمنافسة، والتي تحتمل، أو يتصد بها التأثير لا علاقة ملائمة، أو استبعاده من طريق جوي.
 - (ب) حماية العملاء من الأسعار التي تكون مرتفعة بشكل غير معقول، أو مقيدة بسبب سوء استخدام الوضع المهيمن، و
 - (ج) حماية مؤسسات النقل الجوي من الأسعار المنخفضة بشكل مصطنع.

- 5- إذا اعتقد أحد الطرفين المتعاقدين بأن السعر المقترح فرضه بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر للنقل الجوي الدولي، لا يتماشى مع الاعتبارات المنصوص عليها في الفقرة (4) من هذه المادة، فعليه أن يطلب عقد مشاورات، ويخطر الطرف المتعاقد الآخر بأسباب عدم الرضا في أقرب وقت ممكن. ويجب إجراء هذه المشاورات في غضون ثلاثين (30) يوماً بعد استلام الطلب. ويجب على كلا الطرفين المتعاقدين التعاون لتأمين المعلومات اللازمة لحل المصاعب بطريقة معقولة. وإذا توصل الطرفان المتعاقدان إلى اتفاق بشأن السعر الذي أرسل بموجبه الإخطار بعدم الرضا، فيجب على كل طرف متعاقد أن يبذل قصارى جهده لوضع ذلك الاتفاق موضع التنفيذ. وبدون وجود مثل هذا الاتفاق المشترك، فإن السعر الموجود سابقاً يجب أن يستمر في السريان.

المادة (17) تبادل المعلومات

- 1- يتعين على سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين تبادل المعلومات، بناءً على طلب يقدم إليها من الطرف المتعاقد الآخر بشأن التراخيص الحالية الممنوحة لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل ذات الطرف المتعاقد. وتشمل هذه المعلومات نسخ الشهادات الحالية، والتراخيص الصادرة لتشغيل الخدمات على الطرق الجوية المقترحة، بصدفها التعديلات، أو أوامر الإغفاء.
- 2- يجب على سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين بلن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بناءً على طلبها، بالقوائم الدورية، أو كشوف الإحصائيات الأخرى التي تطلب بشكل معقول للحركة المنقولة، والحركة التي يتم انزالها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

مادة (18) التشاور

- 1- بروح من التعاون الوثيق، فإنه يتعين على سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين بأن تتشاور فيما بينها من وقت لآخر للتأكد من تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية، والالتزام بها على نحو مقبول. كما يجوز لكل من الطرفين المتعاقدين أن يطلب في أي وقت عقد مشاورات حول تطبيق، وتفسير، وتنفيذ، أو تعديل هذه الاتفاقية.
- 2- طبقاً للمواد (4)، و(10)، و(12)، فإن هذه المشاورات التي من الممكن أن تكون عبر المباحثات، أو المراسلات، يجب للبدء بها في غضون فترة ستة (60) يوماً من تاريخ استلام الطلب بذلك، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

مادة (19) تسوية المنازعات

- 1- إذا نشأ أي نزاع بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، فإنهما سعيان لتسويته أولاً بالتفاوض.
- 2- إذا أخفق الطرفان المتعاقدان في التوصل لتسوية النزاع بالتفاوض، فيجوز لهما الاتفاق على إحالته لشخص أو هيئة لإتخاذ قرار وإذا لم يتفقا فيجوز إحالة النزاع بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة من ثلاثة محكمين، يعين كل طرف متعاقد محكماً فيها ويعين المحكم الثالث من قبل المحكمين اللذين تم تعيينهما. ويعين كل طرف متعاقد محكماً خلال مدة تبلغ (60) سبعمائة يوماً من تاريخ استلام أي من الطرفين المتعاقدين من الآخر إخطاراً عبر القنوات الدبلوماسية لطلب تحكيم النزاع، ويعين المحكم الثالث خلال مدة إضافية تبلغ (60) ثلاثمائة يوماً. وإذا فشل أي من الطرفين المتعاقدين في تعيين محكم خلال المدة المحددة، أو إذا لم يعين المحكم الثالث خلال المدة المحددة، فيجوز لرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين أن يعين محكم أو محكمين وفقاً لمقتضى الحل. وفي تلك الحالة، يجب أن يكون المحكم الثالث مواطناً لدولة ثالثة، ويجب أن يتصرف كرئيس لهيئة التحكيم.
- 3- يتعهد الطرفان المتعاقدان بأن يلتزما بأي قرار يتخذ وفقاً للفقرة (2) من هذه المادة.
- 4- يتحمل الطرفان المتعاقدان مناصفة مصاريف التحكيم.
- 5- إذا فشل أي من الطرفين المتعاقدين أو مؤسسة النقل الجوي المعنية أو أي منهما في الالتزام بمتطلبات الفقرة 3 من هذه المادة، يحق للطرف المتعاقد الآخر أن يوقف أو يحد من الحقوق المتعلقة بمرجبات أحكام هذه الاتفاقية.

مادة (20) تغيير وتعديل الاتفاقية

يجوز بأن يتم تغيير وتعديل هذه الاتفاقية بموجب اتفاق مشترك بين الطرفين المتعاقدين، وذلك على هيئة بروتوكولات منفصلة بحيث تدخل إلى حيز النفاذ طبقاً للإجراءات الموضحة بالمادة (23) من هذه الاتفاقية، ولئى يجب أن تشكل جزء لا يتجزأ منها.

مادة (21) التسجيل

تسجل هذه الاتفاقية وأي تعديلات تطرأ عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

مادة (22) الإنهاء

- 1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين، في أي وقت، أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر عبر القنوات الدبلوماسية بقراره إنهاء هذه الاتفاقية، ويجب أن يبلغ الإخطار في ذات الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي. وفي هذه الحالة تنتهي الاتفاقية بعد مضي اثني عشر (12) شهراً بعد تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، ما لم يتم سحب الإخطار بالإنهاء قبل إنقضاء هذه المدة باتفاق الطرفين المتعاقدين.
- 2- في حالة عدم إقرار الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه لإخطار الإنهاء، فإنه يعتبر في حكم من تسلمه بعد مضي أربعة عشر (14) يوماً من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي للإخطار.

مادة (23)
الدخول إلى حيز النفاذ

يجب أن تدخل هذه الاتفاقية إلى حيز النفاذ في تاريخ آخر إخطار كتابي مرسل عبر القنوات الدبلوماسية، والذي يخطر فيه الطرفين المتعاقدين أحدهما الآخر بأن متطلباته القانونية المحلية لدخول هذه الاتفاقية إلى حيز النفاذ قد تم استكمالها.

وإشهاداً على ذلك، قام الموقعان أدناه، والمفوضان بذلك من حكومتهما بالتوقيع على هذه الاتفاقية.

حرر في البحرين بتاريخ 14 نوفمبر 2018 من نسختين أصليتين باللغات الإنجليزية والعربية، وفي حالة وجود اختلاف في تفسير أحكام هذه الاتفاقية، يرجح النص الإنجليزي.



هاتم عبد الله يوسف

عن حكومة بروناي دار السلام



كمال بن أحمد محمد

عن حكومة مملكة البحرين

الملحق
جدول الطرق

القسم 1
الطرق الجوية المسموح بتشغيلها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة
مملكة البحرين:

من	إلى	نقاط وسطية	نقاط فيما وراء
أي نقاط في البحرين	أي نقاط في بروناي دار السلام	أي نقاط	أي نقاط

القسم 2
الطرق الجوية المسموح بتشغيلها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة
بروناي دار السلام:

من	إلى	نقاط وسطية	نقاط فيما وراء
أي نقاط في بروناي دار السلام	أي نقاط في البحرين	أي نقاط	أي نقاط

**AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
KINGDOM OF BAHRAIN**

AND

**THE GOVERNMENT OF HIS MAJESTY
THE SULTAN AND YANG DI-PERTUAN OF BRUNEI
DARUSSALAM**

AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BAHRAIN
AND
THE GOVERNMENT OF HIS MAJESTY THE SULTAN AND YANG DI-PERTUAN OF
BRUNEI DARUSSALAM

The Government of the Kingdom of Bahrain (Bahrain) and the Government of His Majesty the Sultan and Yang Di-Pertuan of Brunei Darussalam (Brunei Darussalam), (hereinafter referred to as the "Contracting Parties" or individually as "Contracting Party");

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

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities;

Recognising that efficient and competitive international air services enhance economic growth, trade, tourism, investment and the welfare of consumers;

Acknowledging the importance of air transportation as a means of creating and fostering friendship, understanding and co-operation between the people of the two countries; and

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating Air Services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE I
DEFINITION

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

- a) "Aeronautical Authorities" means in the case of Bahrain, the Ministry of Transportation and Telecommunications represented by Civil Aviation Affairs; and in the case of Brunei Darussalam, the Ministry of Communications or any person or body authorised to perform any function to which this Agreement relates;
- b) "Agreed Services" means scheduled International Air Services between and beyond the respective territories of Brunei Darussalam and Bahrain for the transportation of passengers, baggage, cargo and mail, separately or in any combination;
- c) "Agreement" means this Agreement, the Annexes hereto, and any amendments to it or to this Agreement, that shall form an integral part thereof;
- d) "Air Service", "Airline", "International Air Service" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- e) "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes:
 - (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties; and,
 - (ii) any annex or amendment adopted thereto under Article 90 of that Convention, insofar as such annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties;
- f) "Designated Airlines" means an airline or airlines that have been designated and authorised in accordance with Article 3 of this Agreement;
- g) "tariffs" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;
- h) "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention; and
- i) "user charges" means charges made to airlines by the competent charging authorities or bodies, or permitted by them to be made for the provision of airport, airport facilities, property and/or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers, baggage and cargo.

ARTICLE 2
GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its Designated Airlines to establish and operate Agreed Services.
2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights:
 - a) to fly across the territory of the other Contracting Party without landing;
 - b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes; and,
 - c) to make stops in the territory of the other Contracting Party, for the purpose of taking on and/or discharging international traffic in passengers, baggage and cargo separately or in any combination, while operating the Agreed Services.
3. Additionally, the airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2(a) and 2(b) of this Article.
4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on any Designated Airlines of either Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within the territory of that other Contracting Party, except as may from time to time be jointly determined by the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties.
5. 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 service through appropriate temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

ARTICLE 3
DESIGNATION AND AUTHORISATION

1. The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall have the right to designate two airlines for the purpose of operating the Agreed Services and to withdraw or alter the designation of any such airline or to substitute another airline for one previously designated. Such designation may specify the scope of the authorisation granted to each airline in relation to the operation of the Agreed Services. Designations and any changes thereto shall be made in writing by the Aeronautical Authorities of the Contracting Party having designated the airline to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party.
2. On receipt of a notice of designation, substitution or alteration thereto, and on application from the Designated Airline in the form and manner prescribed, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay, grant to the airlines designated the appropriate operating authorisations.
3. 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 fulfill 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 Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, whenever the said Contracting Party has no proof that the airlines have their principal place of business in the territory of the Contracting Party designating them and that they hold current Air Operator's Certificates issued by the said Contracting Party.
5. When an airline has been so designated and authorised, it may begin at any time to operate each Agreed Service provided that the airline complies with the provisions of this Agreement, as well as with the national laws and regulations concerning operating permits, if applicable.

ARTICLE 4

REVOCATION, SUSPENSION AND LIMITATION OF OPERATING AUTHORISATION

1. The Aeronautical Authorities of each Contracting Party shall, with respect to an airline designated by the other Contracting Party, have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, or to impose conditions, temporarily or permanently, as it may deem necessary on the exercise of those rights, if:
 - a) that airline fails to comply with the laws and regulations normally and reasonably applied by the Aeronautical Authorities of the Contracting Party granting those rights in conformity with the Convention;
 - b) the airline fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement;
 - c) it has no proof that the said airlines have their principal place of business in the territory of the Contracting Party designating them; or
 - d) the other Contracting Party fails to comply with any decision or stipulation arising from the application of Article 19 of this Agreement.
2. Unless immediate revocation, suspension, or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of national laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, as provided for in Article 18.
3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 19 shall not be prejudiced.

ARTICLE 5
PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

1. Each Contracting Party shall reciprocally allow the Designated Airlines of both Contracting Parties to compete freely in providing the international air transportation governed by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall take all appropriate actions within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights set out in this Agreement.
3. There shall be no restriction on the capacity, the number of frequencies and type of aircraft to be operated by the Designated Airlines of both Contracting Parties in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination). Each Designated Airline is permitted to determine the capacity and frequency it offers on the Agreed Services.
4. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, capacity, frequencies, regularity of service or the aircraft type(s) operated by the Designated Airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental requirements under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
5. Neither Contracting Party shall impose on the Designated Airlines of the other Contracting Party, a first refusal requirement, uplift ratio, no objection fee or any other requirement with respect to traffic, capacity or frequencies which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ARTICLE 6
EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES AND TAXES

1. Aircraft operated on international air services by the Designated Airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, spare parts (including engines), supplies of fuel and lubricants (including hydraulic fluids), and aircraft stores (including food, beverages, liquor, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight) carried on board such aircraft, shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes, on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board aircraft on the part of the journey to be performed over that territory.
2. The following items shall also be exempt from the same duties and taxes, in relation with the exception of carriage corresponding to the service performed:
 - a) aircraft stores taken on board, in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board aircraft engaged in an International Air Service of the Contracting Party;
 - b) spare parts (including engines) and regular airborne equipment entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the Designated Airline(s) of the other Contracting Party;
 - c) fuel and lubricants (including hydraulic fluids) destined to supply aircraft operated on international services by the designated airline of the other Contracting Party even when these supplies are to be used on the part of the journey to be performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;
 - d) printed ticket stock, airway bills, any printed material bearing insignia of a designated airline of a Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline intended for use in the operation of international services until such time as they are re-exported.
3. Materials referred to in paragraph (2) shall be subject to supervision or control of customs authorities.
4. The exemption provided for by this Article shall also be available in situations where the Designated Airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with another airline(s), for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article, provided that the other airline enjoys the same exemption from that other Contracting Party.

ARTICLE 7
APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall apply to aircraft operated by the airline(s) of the other Contracting Party without distinction as to nationality as they are applied to its own, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from and while within the territory of that Contracting Party.
2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party as to the admission to, sojourn in, or departure from its territory of passengers, baggage, crew and cargo, transported on board the aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health, quarantine and sanitary measures or in the case of mail, postal laws and regulations shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, crew and cargo upon entry into and departure from and while within the territory of the first Contracting Party.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airline(s) over the Designated Airline(s) of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of either Contracting Party and not leaving areas of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence, air piracy, narcotics control, be subject to no more than a simplified control. Such baggage and cargo shall be exempt from customs duties, excise taxes and other similar national or local fees and charges.

ARTICLE 8
AIRLINE CODE SHARING

1. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties may, either as a marketing carrier or as an operating carrier, freely enter into cooperative marketing arrangements including but not limited to, blocked space or code share arrangements (including third country code share arrangements), with any other airline or airlines.
2. Before providing code sharing services, the code sharing partners shall agree as to which party shall be responsible in respect of the liability and on consumer related matters, security, safety and facilitation. The agreement setting out these terms shall be filed with both Aeronautical Authorities before implementation of the code share arrangements.
3. Such arrangements shall be accepted by the Aeronautical Authorities concerned, provided that all airlines in these arrangements have the underlying traffic rights and authorisations.
4. In the event of a code share arrangement, the marketing airline should, in respect of every ticket sold, ensure that it is made clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.
5. The Designated Airline(s) of each Contracting Party may also offer code share services between any point(s) in the territory of the other Contracting Party, provided that such services are operated by an airline or airlines of the other Contracting Party.

ARTICLE 9
CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognised as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services provided, always that such certificates or licences were issued or rendered valid pursuant to and in conformity with the minimum standards established under the Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognise, for flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.
3. If the privileges or conditions of the licences or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Convention, whether or not such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 10(2), request consultations with the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party in accordance with Article 18, with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4(1) of this Agreement.

ARTICLE 10
AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards 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 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 corrective action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 4(1) of this Agreement.
3. It is agreed that any aircraft operated by an airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting 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 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 Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificates 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 Convention.
5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend the operating authorisation of an airline

or airlines 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 to the safety of an airline operation.

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



ARTICLE 11
AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September, 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991 and any other agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.
3. The Contracting Parties shall provide, upon request, all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities and any other relevant threat to the security of civil aviation.
4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties.
5. In addition, the Contracting Parties 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 as are applicable to the Contracting Parties.
6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (4) applied by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party.
7. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to security screen their passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, cargo and aircraft stores prior to boarding or loading. Each Contracting Party also agrees to give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible and commensurate with minimum risk to life from such incident or threat.
9. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its territory is detained thereon unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its passengers and crew.
10. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the Aerounautical Authorities of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aerounautical Authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph (1) of Article 4 of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action under paragraph (1) of Article 4 prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 12
USER CHARGES

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that the user charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging authorities or bodies on the Designated Airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by other airlines for such services and facilities.
2. Neither Contracting Party shall give preference, with respect to user charges, to its own or to any other airline(s) engaged in similar International Air Services and shall not impose or permit to be imposed, on the Designated Airline(s) of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own Designated Airline(s) operating similar International Air Services using similar aircraft and related services and facilities.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging authorities or bodies and the Designated Airlines using the services and facilities. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in user charges together with relevant supporting information and data, to enable them to express their views before the user charges are revised.

ARTICLE 13
COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall have the right to establish in the territory of the other Contracting Party offices for the purpose of promotion of air transportation and sale of transport documents as well as for other ancillary products and facilities required for the provision of air transportation.
2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall be entitled, to bring into and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, commercial, operational, sales, technical and other personnel and representatives as it may require in connection with the provision of air transportation.
3. Such representatives and staff requirements mentioned in paragraph (2) of this Article may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organisation or company operating in the territory of the other Contracting Party and authorised to perform such services in the territory of such other Contracting Party.
4. The Designated Airlines of each Contracting Party shall, either directly and at their discretion, through agents, have the right to engage in the sale of air transportation and its ancillary products and facilities in the territory of the other Contracting Party. For this purpose, the Designated Airlines shall have the right to use its own transportation documents. The Designated Airline of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and its ancillary products and facilities in local currency or in any other freely convertible currency, in accordance with the national laws and regulations of the Contracting Parties.
5. The Designated Airlines of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the territory of the other Contracting Party in local currency or provided that this is in accordance with local currency regulations, in any freely convertible currencies, in accordance with the national laws and regulations of the Contracting Parties.
6. Each Contracting Party shall apply the Code of Conduct formulated by the International Civil Aviation Organization for the regulation and operation of Computer Reservation Systems within its territory, consistent with other applicable regulations and obligations concerning Computer Reservation Systems.
7. The Designated Airlines shall have the right to perform its own ground handling with respect to passenger check-in operations in the territory of the other Contracting Party. This right does not include airside ground handling services and will only be subject to constraints resulting from requirements of airport safety, security and airport infrastructure. Where safety and security considerations preclude the exercise of the right mentioned in this paragraph, such ground handling services shall be made available without preference or discrimination to any airline engaged in similar international air services.

8. On the basis of reciprocity and in addition to the right granted by paragraph (7) of this Article, each Designated Airline of one Contracting Party shall have the right to select in the territory of the other Contracting Party, any agent from competing ground handling agents authorised by the competent authorities of that other Contracting Party, for the provision, in whole or in part, of handling services.
9. The Designated Airlines of one Contracting Party may also be permitted to provide ground handling services envisaged by paragraph (7) of this Article, in whole or in part, for other airlines serving the same airport in the territory of the other Contracting Party.
10. All the above activities shall be carried out in accordance with the applicable laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 14 **TRANSFER OF EARNINGS**

1. Each Contracting Party shall grant to the Designated Airlines of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by such airlines in its territory in connection with the sale of air transportation, sale of other ancillary products and services as well as commercial interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Such transfers shall be effected in any convertible currency, in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued. Such transfer shall be effected on the basis of official exchange rates or where there is no official exchange rate, such transfers shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.
2. Notwithstanding paragraph (1) of this Article, Contracting Party may delay transfer of earnings on the basis of non-fair, non-discriminative and conscientious usage of its legislation and legislative acts, in order to ensure payment of duties and taxes for such period when the appropriate request of air carrier was applied concerning a transfer, provided that such measures and implementation do not cause unreasonable restriction of transfers mentioned in this Agreement.
3. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the Designated Airlines of the other Contracting Party, the latter shall have a right to impose reciprocal restrictions on the Designated Airlines of the first Contracting Party.
4. In the event that there exists, a special agreement between the Contracting Parties for the avoidance of double taxation, or in the case where there is a special agreement ruling the transfer of earnings between the two Contracting Parties, such agreement shall prevail.

ARTICLE 15 **APPROVAL OF TIMETABLES**

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party thirty (30) days prior to the inauguration of its services, the timetable of intended services, specifying the frequency, the type of aircraft, and period of validity. This requirement shall likewise apply to any modification thereof.
2. If a Designated Airline wishes to operate ad-hoc flights supplementary to those covered in the approved timetables, it shall obtain prior permission of the Aeronautical Authorities of the Contracting Party concerned, who shall give positive and favourable consideration to such request.

ARTICLE 16
TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow tariffs to be established by each Designated Airline based upon its commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require the Designated Airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge.
2. Each Contracting Party may require prior filing with its Aeronautical Authorities, of prices to be charged to or from its territory by Designated Airlines of both Contracting Parties. Such filing by or on behalf of the Designated Airlines may be required by no more than thirty (30) days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, filing may be permitted on shorter notice than normally required. If a Contracting Party permits an airline to file a price on short notice, the price shall become effective on the proposed date for traffic originating in the territory of that Contracting Party.
3. Except as otherwise provided in this Article, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by a Designated Airline of either Contracting Party for international air transportation.
4. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - (a) prevention of tariffs whose application constitutes anti-competitive behavior which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;
 - (b) protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - (c) protection of Designated Airlines from prices that are artificially low.
5. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a Designated Airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph (4) of this Article, it shall request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the previously existing price shall continue in effect.

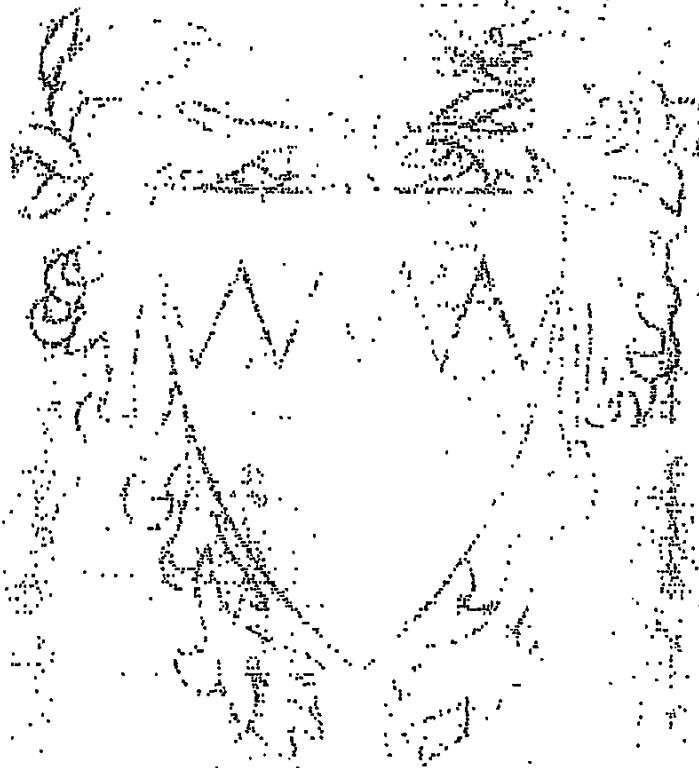
ARTICLE 17
EXCHANGE OF INFORMATION

1. The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall exchange information based on request from the other Contracting Party, as promptly as possible, concerning the current authorisations extended to their respective Designated Airlines to render service to, through, and from the territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorisations for services on proposed routes, together with amendments or exemption orders.

1. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics of traffic uplifted from and discharged in the territory of that other Contracting Party, as may be reasonably required.

ARTICLE 18
CONSULTATION

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.
2. Subject to Articles 4, 10 and 12, such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.



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 endeavor to settle it by consultation and negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by consultation and negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute may, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal, and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may, at the request of either Contracting Party, appoint an arbitrator or arbitrators, as the case requires. In such a case, the third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral tribunal.
3. The Contracting Parties shall comply with any decision given, including any interim recommendation made under paragraph (2) of this Article.
4. The expenses of the arbitration shall be shared equally between the Contracting Parties.
5. If and so long as either Contracting Party or any designated airline of either Contracting Party fails to comply with the requirements of paragraph (3) of this Article, the other Contracting Party may limit or revoke any right which it has granted by virtue of this Agreement.

ARTICLE 20
MODIFICATION AND AMENDMENT OF AGREEMENT

This Agreement may be modified and amended by the Contracting Parties by mutual agreement, in the form of separate protocols, which will enter into force according to the procedure described in Article 23 of the Agreement and shall form an integral part thereof.



ARTICLE 21
REGISTRATION

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



ARTICLE 22
TERMINATION

1. **Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of notice by the other Contracting Party, unless notice of termination is withdrawn before the expiry of this period due to the agreement reached by the Contracting Parties.**
2. **In the absence of acknowledgment of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received by it fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.**

ANNEX
ROUTE SCHEDULE

Section 1:

Routes to be operated by the Designated Airline(s) of The Kingdom of Bahrain.

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Bahrain	Any Points	Any Points in Brunei Darussalam	Any Points

Section 2:

Routes to be operated by the Designated Airline(s) of Brunei Darussalam

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Brunei Darussalam	Any Points	Any Points in Bahrain	Any Points