

قانون رقم (١٤) لسنة ٢٠١٧
بالتصديق على اتفاقية الخدمات الجوية
بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جورجيا

نحن حمد بن عيسى آل خليفة

ملك مملكة البحرين.

بعد الاطلاع على الدستور،

وعلى اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جورجيا الموقعة في مملكة

البحرين بتاريخ ٢١ يناير ٢٠١٦،

أقر مجلس الشورى ومجلس النواب القانون الآتي نصه، وقد صدقتنا عليه وأصدرناه:

المادة الأولى

صُودق على اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جورجيا الموقعة في

مملكة البحرين بتاريخ ٢١ يناير ٢٠١٦، 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: ١٤ شعبان ١٤٣٨ هـ

الموافق: ١٠ مايو ٢٠١٧ م

اتفاقية الخدمات الجوية
بين
مملكة البحرين وحكومة جورجيا

إن حكومة مملكة البحرين وحكومة جورجيا (المشار إليهما فيما بعد بـ"الطرفين المتعاقدين") ،
باعتبارهما طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع عليها في شيكاغو في السابع من ديسمبر 1944 ،
رغبة منهما في عقد اتفاقية مكملة طبقاً للمعاهدة المذكورة ، يكون غرضها إقامة وتشغيل خدمات جوية بين وفيما وراء إقليميهما ،
وإقراراً منهما بأهمية النقل الجوي كوسيلة لخلق وتعزيز الصداقة ، والتفاهم والتعاون بين شعبي البلدين ،
ورغبة منهما في تسهيل التوسع في إتاحة الفرص للنقل الجوي ،
فقد اتفقتا على ما يلي :

المادة (1)

تعريف

- 1- لأغراض هذه الاتفاقية، ما لم ينص على خلاف ذلك ، فإن مصطلحات كل من :
- (أ) "سلطة الطيران" يقصد بها بالنسبة لحكومة مملكة البحرين، وزارة المواصلات والاتصالات ممثلة في شئون الطيران المدني وبالنسبة لحكومة جورجيا، وزارة الاقتصاد والتنمية المستدامة ، و/ أو وكالة الطيران المدني ، أو في كلتا الحالتين يقصد بها أي هيئة أو شخص يكون مخولاً لأداء أية مهمة تتعلق بهذه الاتفاقية .
- (ب) "الخدمات المتفق عليها" يقصد بها الخدمات الجوية الدولية المنتظمة للنقل بين وفيما وراء إقليمي كل من جورجيا ومملكة البحرين للمسافرين ، والامتعة ، والشحن ، والبريد بصورة مجتمعة أو منفردة .
- (ج) "اتفاقية" يقصد بها هذه الاتفاقية ، وملحقها ، وأي تعديلات تطرأ على الملاحق ، أو على الاتفاقية ، ويجب أن تشكل ذات التعديلات جزءاً لا يتجزأ منها .
- (د) "خدمة جوية" و "خدمة جوية نولية" و "مؤسسة نقل جوي" و "التوقف لأغراض غير تجارية " تكون لها المعاني الواردة لها على التوالي في المادة (96) من المعاهدة.
- (هـ) "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 النفاذ طبقاً للمادة 94 (أ) من المعاهدة، ومصدق عليه من قبل الطرفين المتعاقدين .
- 2- أي ملحق أو تعديل طرأ عليها يكون معتمداً بموجب المادة (90) من تلك المعاهدة ، وذلك بقدر ما يتحقق سريان مثل ذلك الملحق أو التعديل في أي وقت بالنسبة لكلا للطرفين المتعاقدين .
- (و) "مؤسسة النقل الجوي المعينة " يقصد بها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي تم تعيينها ورخص لها طبقاً للمادة (3) من هذه الاتفاقية.
- (ز) "تعرفة" يقصد بها الاسعار التي تفرض مقابل نقل المسافرين ، والامتعة ، والشحن باستثناء شروط وأجور نقل البريد .

(ح) " إقليم " يقصد به بالنسبة للدولة ، المعنى المحدد له في المادة (2).

(ط) "أجور الاستخدام" يقصد بها الأجور 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 .

2- يعتبر ملحق هذه الاتفاقية جزء لا يتجزأ منها .

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 دولة الطرف المتعاقد الآخر دون هبوط،
 - ب - التوقف في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية ، و
 - ج - التوقف في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيل الخدمات المتفق عليها ، وذلك لغرض أخذ و / أو إنزال البضائع، والأمتعة في حركة دولية بصورة 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 يسمح لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بممارسة الحق في أخذ ، أو إنزال ركاب ، وبضائع ، وبريد مقابل عوض ، أو أجر في إقليم دولة 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 يتقرر بصورة مشتركة من قبل الطرفين المتعاقدين .

المادة (3) التعيين والترخيص

- 1- يحق لسلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين تعيين مؤسسة نقل جوي واحدة ، أو أكثر 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 الاسلوب الخاص بالترخيص الممنوح لاية 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 الجوي ، 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 تقنعها بأنها مؤهلة لاستيفاء الشروط الموضحة بموجب القوانين والانظمة 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 يفرض 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 دولة 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 والحد من ترخيص التشغيل

- 1- يحق لسلطة الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين بأن تلغي ترخيص التشغيل لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، أو توقف ممارسة الحقوق الموضحة في المادة (2) من هذه الاتفاقية ، أو تفرض شروط دائمة ومؤقتة بحسب ما تقتضيه الضرورة لممارسة تلك الحقوق في الحالات التالية:
- (أ) فشل تلك المؤسسة في الامتثال للأنظمة والقوانين التي تطبق عادة وبشكل معقول من قبل سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر المانح لتلك الحقوق طبقاً للمعاهدة ، أو
- (ب) فشل مؤسسة النقل الجوي بالتشغيل طبقاً للشروط الموضحة بهذه الاتفاقية .
- (ج) عدم الإثبات بأن المقر الرئيسي لأعمال مؤسسات النقل الجوي المذكورة كان في إقليم دولة الطرف المتعاقد المعين لذات المؤسسات ، وعدم إثبات حيابة تلك المؤسسات لشهادات المشغل الجوي الصادرة من الطرف المتعاقد المذكور .
- (د) عدم الامتثال لأحكام الفقرة (6) من المادة العاشرة بهذه الاتفاقية .
- (هـ) فشل الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراء اللازم لتحسين نواحي السلامة طبقاً للفقرة (2) من المادة العاشرة بهذه الاتفاقية ، أو
- (و) في أية حالة يفشل فيها الطرف المتعاقد الآخر بالامتثال لأي قرار ، أو شرط ينتج عن تطبيق المادة (19) من هذه الاتفاقية .
- 2- مالم يكن اتخاذ إجراء فوري لإلغاء ، ولوقف ، 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 تمس حقوق الطرف المتعاقد الآخر المنصوص عليها بالمادة (19) .

المادة (5)

المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

- 1- يجب على كل طرف متعاقد بأن يسمح في نطاق ولايته لمؤسسات النقل الجوي المعينة 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 الاجراءات الملزمة للقضاء على كافة اشكال التمييز ، والممارسات المنافية للمنافسة ، أو التي تؤثر سلباً على ممارسة الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية .
- 3- يجب أن لا توجد أية قيود على السعة، وعدد الرحلات، و/ أو على طراز الطائرات المراد تشغيلها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين ، وذلك لأي نوع من الخدمة (للمسافرين ، والبضائع سواء كان ذلك بصورة مجتمعة أو منفردة) . ويجب ان يصرح لكل مؤسسة نقل جوي معينة بأن تحدد الرحلات، والسعة التي ترغب بتشغيلها على الخدمات المتفق 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 المعينة 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 المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر شرط الرفض الأول ، وشرط نسبة التحميل، أو رسم عدم الممانعة ، أو أي شروط أخرى تخص السعة ، أو عدد الرحلات ، أو الحركة ، وذلك مما يعد مخالفاً لأغراض هذه الاتفاقية .

مادة (6) الرسوم الجمركية وغيرها من الرسوم

1- يجب على كل طرف متعاقد بأن يعفي مؤسسة ، أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر من قيود الاستيراد ، والرسوم الجمركية ، والضرائب المباشرة والغير مباشرة ، وكافة الرسوم والأجور الوطنية و/ أو المحلية ، وذلك على الطائرات التابعة لذات المؤسسات ، ومعداتنا العادية ، والوقود ، وزيوت التشحيم ، والامدادات الاستهلاكية الفنية ، وقطع الغيار، والمحركات ، وخزين الطائرات بما فيها ليس على سبيل التحديد ، كالأطعمة والمشروبات ، والتبغ وغيرها من المنتجات المعدة للبيع أو لاستخدام المسافرين أثناء الرحلة ، والمواد الأخرى المعدة للاستخدام فقط بسبب ارتباطها بتشغيل الخدمات المتفق عليها ، وكذلك مخزون التذاكر المطبوعة ، وفواتير الشحن ، والازياء الرسمية للموظفين ، وأية مواد أخرى مطبوعة تحمل شعار مؤسسة النقل الجوي ومطبوع عليها ذات الشعار ، والمواد الدعائية والترويجية المعتادة التي توزع مجاناً من قبل تلك المؤسسات .

2- تطبق الإعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على الاصناف المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة ، وذلك حسب التالي :

- أ) الأصناف المجلوبة إلى إقليم دولة الطرف المتعاقد بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو نيابة عنها.
- ب- الأصناف المحتفظ بها على متن الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي لأحد الطرفين المتعاقدين ، وذلك عند وصولها إلى إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر حتى مغادرتها لذات الإقليم ، و/ أو يتم استهلاكها خلال الرحلة التي تتم فوق ذلك الإقليم.
- ج- الأصناف المخوذة على متن الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، والمقصودة للاستخدام في تشغيل الخدمات المتفق عليها، بغض النظر عما إذا كانت هذه الاصناف مستخدمة ، أو سيتم استهلاكها جزئياً أو كلياً داخل إقليم دولة الطرف المتعاقد المتاح للإعفاء ، شريطة عدم انتقال ملكية هذه الاصناف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر المذكور .

3- يجوز تفريغ المعدات العادية المنقولة جواً، وكذلك المواد والإمدادات المحتفظ بها عادة على متن الطائرات التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر، وذلك بموافقة السلطات المختصة التابعة لذلك الطرف المتعاقد الآخر . وفي هذه الحالة يجب أن تكون مثل هذه المعدات والإمدادات متاح لها بنفس الإعفاءات الواردة في الفقرة (1) من هذه المادة ، على أن توضع تلك المعدات والإمدادات ، إذا اقتضى الأمر تحت إشراف السلطات المذكورة ، لحين وقت إعادة تصديرها ، أو التصرف فيها خلافاً لذلك طبقاً لأنظمة الجمارك .

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 إعاره المعدات العادية ، وغيرها من المواد المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة في إقليم دولة 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- تطبيق القوانين والأنظمة والإجراءات 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 النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر ، ويجب الالتزام بها من قبل هذه الطائرات عند الدخول إلى ، والمغادرة من، وأثناء وجودها في إقليم ذلك الطرف المتعاقد .
- 2- تطبق القوانين والأنظمة ، والإجراءات الخاصة بأحد الطرفين المتعاقدين ، المتعلقة بدخول ، ومغادرة ، وإقامة الركاب ، والطاقم ، والبضائع والأمتعة المنقولة على متن الطائرات من وإلى إقليم دولته ، مثل الأنظمة المتعلقة بالدخول ، والتصاريح ، وأمن الطيران ، والهجرة ، والجوازات ، والجمارك والحجر الصحي والتدابير الصحية ، والعملية ، 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 دولة 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 أنظمتهم وقوانينهم المذكورة في هذه المادة .
- 4- يجب أن لا يخضع كل من الركاب ، والأمتعة ، والبضائع في حالة المرور العابر المباشر لإقليم دولة أي من الطرفين المتعاقدين ، والذين لا يغادرون منطقة المطار المحجوزة لمثل هذا الغرض ، إلا لرقابة 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 رغبت ذات المؤسسات بالدخول في هذه الترتيبات كناقلة مسوقة ، أو ناقلة مشغلة ، وذلك لحجز حيز من المقاعد ، و / أو إذا رغبت 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 مسئولاً عن ما يتعلق بالأمور الخاصة بالعملاء ، وتوفير التسهيلات ، والمسائل ذات الصلة بالأمن والسلامة . يجب أن يودع ذات الاتفاق الذي يحدد الشروط بشأن المسؤولية أعلاه 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 الناقلة 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 دولة 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 سارية من قبل سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين ، والتي لا تزال سارية المفعول ، يجب الاعتراف بها باعتبار أنها سارية المفعول من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، شريطة أن تكون المعايير التي تم بمقتضاها إصدار تلك الشهادات أو الرخص ، أو اعتبر بأنها سارية المفعول وفقاً لذلك 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 ، أو 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 ، دون المساس بحقوق الطرف المتعاقد الأول المنصوص 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 اقتناع ذات السلطة من أن الممارسة موضوع الاختلاف قد حدثت فعلياً .
- ويشكل الإخفاق في التوصل إلى اتفاق مرضٍ أساساً لتطبيق الفقرة (1) من المادة الرابعة من هذه الاتفاقية .

المادة (10) السلامة

- 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 ، والطاقم ، أو بما يتعلق بتشغيلها . ويجب أن تبدأ هذه المشاورات في غضون ثلاثين (30) يوماً من استلام الطلب ذلك .
- 2- إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين 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 الموضوعة طبقاً للمعاهدة ، فيجب على الطرف المتعاقد الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بتلك 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 عليه أن أية طائرة يتم تشغيلها بواسطة مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين على خدمات من ، أو إلى إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر ، أو عند تواجدها في إقليم دولة 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 للطائرة .
- 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 الموضوعة 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 يستنتج أن الشهادة ، أو الإجازة الخاصة بالطائرة ، أو طاقمها ، أو أن المتطلبات التي صدرت ، أو أصبحت سارية بناءً عليها ، أو أن المتطلبات التي تم بناءً 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 التغيير 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- تمشيا 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 بالجرانم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات ، الموقعة في مدينة طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ، الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني ، الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971، والبروتوكول المكمل لمعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقعة في مونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988، والمعاهدة الخاصة بالكشف عن المتفجرات البلاستيكية ، الموقعة في مونتريال بتاريخ 01 مارس 1991 ، وأية اتفاقية أخرى متعددة الأطراف تحكم أمن الطيران المدني تكون معتمدة من قبل الطرفين المتعاقدين.
- 3- على الطرفين المتعاقدين بأن يقدم كل منهما للآخر عند الطلب كل المساعدة الضرورية لمنع 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 الموضوعة 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 محال إقامتهم الدائمة في إقليم دولتيهما ، وكذلك مشغلي المطارات في إقليمي 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 الملازمة داخل إقليمه، وذلك من أجل حماية الطائرات، وتفتيش الركاب والطاقم، والمواد المنقولة، والأمتعة والبضائع، وكذلك خزير 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 الملازمة التي تستهدف إنهاء مثل هذه الواقعة، أو وضع حد للتهديد بها بالسرعة الممكنة، وذلك لتفادي أدنى حد 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 التدخل غير المشروع على الأرض الواقعة في إقليم دولته المحتجز 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، فيجوز لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الأول بأن تطلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر. ويشكل عدم التوصل إلى اتفاق مرضٍ خلال خمسة عشر (15) يوماً من مثل هذا الطلب أساساً لتطبيق الفقرة (1) من المادة الرابعة بهذه الاتفاقية.

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 .
- 2- يجب على كل طرف متعاقد بأن لا يعطي أفضلية لرسوم الاستخدام لأي من مؤسسات النقل الجوي التابعة له ، والتي ترتبط بتشغيل خدمات جوية دولية مماثلة. ويجب أن لا يفرض شروط ، أو يسمح بفرضها على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، التي تشغل خدمات جوية دولية مماثلة ، وتستخدم نفس الطائرة ، والخدمات ، والمرافق المرتبطة بذات التشغيل .
- 3- يجب على كل طرف متعاقد بأن يشجع على إجراء المشاورات 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 ليتسنى لأولئك 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 تتشعب في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر مكاتب للترويج لمنتجاتها في مجال النقل الجوي ، ولبيع وثائق النقل الخاصة بها ، مع توفير منتجاتها الإضافية الأخرى والتسهيلات اللازمة لتقديم خدمات النقل الجوي .
- 2- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بأن تستقدم في إقليم دولة 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 دولة 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 الإضافية والتسهيلات الأخرى، ويحق لها أيضاً أن ترتبط بذلك عبر وكلائها في إقليم 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 تبيع 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 دولة 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 دولة الطرف المتعاقد الآخر. وهذا الحق لا يشمل خدمات المناولة الأرضية في منطقة ساحة 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 مماثلة .
- 8- طبقاً لمبدأ المعاملة بالمثل ، 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 دولة الطرف المتعاقد الآخر أي وكيل من وكلاء المناولة الأرضية المتنافسين ، والمصرح لهم من قبل السلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد الآخر بتقديم جميع خدمات المناولة الأرضية أو قسم منها .
- 9- يسمح 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 والسارية النفاذ في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر .

المادة (14) تحويل الأموال

- 1- يجب على كل طرف متعاقد بأن يمنح الحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة 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 مساندة ، بما في ذلك الفوائد المتحققة من هذه الإيرادات (بضمنها 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 يوزل تحويل الأموال على أسس عادلة ودون تمييز ، مع استخدام حس الضمير في تطبيق تشريعاته وقوانينه التشريعية ، وذلك لأجل ضمان دفع الأجور 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 المتحققة لقاء المصروفات الخاصة بمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، فيحق للطرف المتعاقد الأخير بأن يفرض شروطاً مماثلة على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الأول .
- 4- في حالة وجود اتفاق بين الطرفين المتعاقدين بشأن تجنب الازدواج الضريبي ، أو في حالة وجود اتفاق خاص ينظم تحويل الأموال بين الطرفين المتعاقدين ، فيجب أن يسود العمل بموجب هذا الاتفاق .

المادة (15)
الموافقة على الجداول الزمنية

- 1- يجب على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بان تقدم إلى سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر الجداول الزمنية لرحلاتها للموافقة عليها ، وذلك قبل تدشين رحلاتها المزمعة بحسب ذات الجدول . ويجب أن تتضمن الجداول الزمنية للتشغيل ، عدد الرحلات ، ونوع الطائرات ، والفترة التشغيلية للجدول . ويجب أن تنطبق هذه المتطلبات أيضاً على أية تعديلات لاحقة.
- 2- إذا رغبت مؤسسة نقل جوي معينة بتشغيل رحلات أخرى تكميلية لتلك الرحلات المشمولة بالجدول الزمنية المعتمدة ، فيتعين عليها طلب تصريح مسبق من سلطة الطيران المعينة لدى الطرف المتعاقد الآخر ، والذي يجب عليه بأن يولي الاعتبار لمثل هذا الطلب بشكل مواعي واجباري.

المادة (16) التعريف

- 1- يجب على كل طرف متعاقد بأن يسمح لأي من مؤسسات النقل الجوي المعينة بأن تحدد التعريف الخاصة بها ، وذلك على أساس الاعتبارات التجارية في السوق . ويجب أن يتمتع أي من الطرفين المتعاقدين من أن يطلب من مؤسسات النقل الجوي بأن تتشاور مع مؤسسات النقل الجوي الأخرى حول التعريف 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 منته 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 دولة ذلك الطرف المتعاقد .
- 3- باستثناء ما ورد في هذه المادة ، فلا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين اتخاذ إجراء من جانب واحد لمنع تدشين ، 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 التعريف التي يشكل تطبيقها سلوكاً مناهضاً للمنافسة ، والتي تحتمل ، أو يقصد بها التأثير لا عاقبة منافس ، أو استبعاده من طريق جوي .
 - ب) حماية العملاء من الأسعار التي تكون مرتفعة بشكل غير معقول ، أو مقيدة بسبب سوء استخدام المركز 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 المعينة 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 المسألة 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 المعينة من قبل ذات الطرف المتعاقد . وتشمل هذه المعلومات نسخ الشهادات الحالية ، والتراخيص الصادرة لتشغيل الخدمات على الطرق الجوية المقترحة ، بضمنها التعديلات ، أو أوامر الإعفاء .
- 2- يجب على سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين بأن 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 دولة 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 لكل من المواد (4)، و(10)، و(12)، فإن هذه المشاورات التي من الممكن أن تكون عبر المباحثات، أو المراسلات، يجب البدء بها في غضون فترة سنتين (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 حول تفسير ، أو تطبيق هذه الاتفاقية، فيجب على الطرفين المتعاقدين في المقام الأول السعي لتسويته من خلال المفاوضات.
- 2- إذا لم يتم تسوية النزاع من خلال المفاوضات ، يحال النزاع بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين للفصل فيه لهيئة تحكيمية مكونة من ثلاثة (3) محكمين ، يتم تعيينهم على النحو التالي :
 - أ) يجب على كل طرف متعاقد بأن يقوم في غضون ستين (60) يوماً من تلقيه طلب التحكيم بأن يعين محكم واحد. والمحكم المعين من قبل المحكمين المعيّنين ، يكون تعيينه على اعتبار أنه محكم ثالث ، ويجب أن يكون من جنسية دولة ثالثة . ويتعين عليه بأن يعمل كرئيس للهيئة التحكيمية ، بحيث يتم تعيينه في غضون ستين (60) يوماً من تعيين المحكم الثاني .
 - ب) إذا لم يتم في غضون الفترة المحددة أعلاه إجراء أي تعيين ، فيجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي القيام بالتعيين اللازم في غضون ثلاثين (30) يوماً. وإذا كان الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين ، فيقوم حينها نائب الرئيس الأكثر أقدمية، الذي لم يفقد أهليته لذلك لنفس السبب بإجراء التعيين . وفي هذه الحالة ، يجب أن لا يكون المحكم ، أو المحكمين المعيّنين بواسطة الرئيس ، أو نائب الرئيس بحسب ما تقتضيه الحالة من جنسية ، أو ممن هم دائمي الإقامة في دولتي الطرفين المتعاقدين بهذه الاتفاقية .
- 3- فيما عدا ما يتم الاتفاق عليه خلاف ذلك من قبل الطرفين المتعاقدين ، فإنه يجب بأن تحدد الهيئة التحكيمية حدود اختصاصها وفقاً لهذه الاتفاقية ، كما تتولى تحديد إجراءاتها الخاصة بها . ويجب أن يتم عقد مؤتمر لتحديد القضايا المحددة للتحكيم فيها ، وذلك في مدة أقصاها ثلاثين (30) يوماً من التشكيل الكامل للهيئة التحكيمية.
- 4- فيما عدا ما يتفق عليه الطرفين المتعاقدين ، أو ما تحدده الهيئة التحكيمية ، فإنه يجب على كل طرف متعاقد بأن يقدم مذكرة في غضون خمسة وأربعون (45) يوماً من التشكيل الكامل للهيئة التحكيمية . وتكون الردود مستحقة بعد مضي فترة ستين (60) يوماً لاحقة. وتعد الهيئة التحكيمية جلسة استماع بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين ، أو وفق سلطتها التقديرية ، وذلك خلال ثلاثين (30) يوماً بعد موعد استحقاق الردود.
- 5- تحاول الهيئة التحكيمية اتخاذ قرار كتابي في غضون ثلاثين (30) يوماً من الانتهاء من جلسة الاستماع ، وإذا لم تعقد جلسة الاستماع في غضون ثلاثين (30) يوماً بعد

- 6- يجوز للطرفين المتعاقدين تقديم طلبات لتوضيح القرار في غضون فترة خمسة عشر (15) يوماً من صدوره . ويجب أن يتم إصدار هذا الايضاح في غضون فترة خمسة عشر (15) يوماً من تقديم مثل ذلك الطلب .
- 7- يجب على الطرفين المتعاقدين الامتثال لأي شرط ، وأي حكم ، أو قرار نهائي تصدره الهيئة التحكيمية .
- 8- طبقاً للقرار الصادر عن الهيئة التحكيمية ، يتحمل كل من الطرفان المتعاقدان مصاريف محكمه ، ويتقاسمان على نحو متساوٍ المصاريف الأخرى للهيئة التحكيمية، بما في ذلك المصاريف المترتبة على رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي نظير الإجراءات الواردة في الفقرة 2(ب) من هذه المادة .
- 9- ما دام أي من الطرفين المتعاقدين لم يمثل لأي قرار صدر بموجب الفقرة (7) من هذه الاتفاقية ، فإنه يجوز للطرف المتعاقد الآخر بأن يحد من ، أو يوقف ، أو يلغي أية حقوق أو مزايا منحها بموجب هذه الاتفاقية للطرف المتعاقد المخالف .

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 ، والتي يجب أن تشكل جزء لا يتجزأ منها.

مادة (21)**التسجيل**

يجب أن تقدم هذه الاتفاقية وأي تعديلات تطرأ عليها من قبل الجانب الجورجي للتسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي .

مادة (22)

الإنهاء

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 انقضاء هذه المدة باتفاق الطرفين المتعاقدين .

وفي 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.

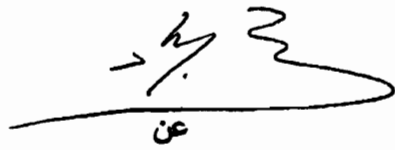
مادة (23)

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 حكومتيهما بالتوقيع على هذه الاتفاقية.

حرر في مملكة البحرين بتاريخ 21 يناير 2016 من نسختين أصليتين باللغات العربية والجورجية، والانجليزية، وفي حاله وجود اختلاف في تفسير أحكام هذه الاتفاقية، فيسود النص الانجليزي.



حكومة جورجيا

ديفيد كاتسيشفيلي
نائب وزير الاقتصاد والتنمية المستدامة



حكومة مملكة البحرين

كمال بن أحمد محمد
وزير المواصلات والاتصالات

ملحق جدول الطرق

القسم (1)

الطرق الجوية التي يحق تشغيلها بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين:

من	نقاط وسطية	إلى	نقاط فيما وراء
أية نقاط في مملكة البحرين	أية نقاط	أية نقاط في جورجيا	أية نقاط

القسم (2)

الطرق الجوية التي يحق تشغيلها بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل جورجيا:

من	نقاط وسطية	إلى	نقاط فيما وراء
أية نقاط في جورجيا	أية نقاط	أية نقاط في البحرين	أية نقاط

تشغيل الخدمات المتفق عليها :

1- يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين ، بحسب اختيارها ، بالنسبة لأي أو كل الرحلات أن تشغل في أحد ، أو كلا الاتجاهين إلى نقاط وسطية ونقاط فيما وراء على الطرق الجوية ، وذلك باستخدام أي وسيلة دمج ، أو أي نمط لذات الرحلات ، ويجوز لها أيضاً بأن تحذف التوقف في أي ، أو على كل النقاط الوسطية ، أو النقاط الواقعة فيما وراء ، بحيث تنتهي رحلاتها في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر ، و/ أو في أية نقطة واقعة فيما وراء. ويحق لها بأن تشغل على النقاط الواقعة في إقليم دولة أي من الطرفين المتعاقدين ، وذلك بأي وسيلة دمج . وأن تقوم بتحويل الحركة من أية طائرة تستخدمها إلى أية طائرة أخرى في أية نقطة، أو أية نقاط في الطريق الجوي .

كما يجوز لها بأن تدمج أرقام رحلات مختلفة لتشغيل طائرة واحدة ، سواء كان ذلك باستخدام الطائرة التابعة لها ، أو طائرة مؤجرة .

2- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التمتع بممارسة كامل حقوق النقل الجوي بموجب الحرية الخامسة بأي نوع من الخدمة (سواء للركاب ، والبضائع ، وذلك بصورة مجتمعة أو منفردة) من وإلى أية نقاط وسطية ، أو أية نقاط تقع فيما وراء

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

The Government of the Kingdom of Bahrain and the Government of Georgia (Hereinafter referred to as the "Contracting Parties");

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

Desiring to conclude an Agreement in conformity with and supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing and operating Air Services between and beyond their respective state territories;

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;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1
DEFINITIONS

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the term:
 - a) "Aeronautical Authority" means in the case of the Kingdom of Bahrain, the Ministry of Transportation & Communications represented by civil aviation affairs and in the case of Georgia, the Ministry of Economy and Sustainable Development and/or Civil Aviation Agency;; or in either case any person or body authorized to perform any function to which this Agreement relates;
 - b) "Agreed Services" means scheduled International Air Services between and beyond the respective State territories of Georgia and The Kingdom of 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 authorized 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;
 - i) "User Charges" means charges made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport facilities, property and/or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers, baggage and cargo;
2. The Annex to this Agreement is considered an integral part thereof.

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 State Territory of the other Contracting Party without landing;
 - b) to make stops in the State Territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes, and
 - c) to make stops in the State 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 airline(s) 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 State Territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and Cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within the State 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 AUTHORIZATION

1. The Aeronautical Authority of each Contracting Party shall have the right to designate one or more 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 authorization 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 Authority of the Contracting Party having designated the airline to the Aeronautical Authority 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 airline(s) designated the appropriate operating authorizations.
3. The Aeronautical Authority 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 authority 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 the present Agreement, whenever the said Contracting Party has no proof that the airlines have their principal place of business in the State 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 authorized, 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 requirements concerning operating permits if applicable.

ARTICLE 4
REVOCATION AND LIMITATION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. The Aeronautical Authority of each Contracting Party shall, with respect to an airline designated by the other Contracting Party, have the right to revoke an operating authorization 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:
 - a) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations normally and reasonably applied by the Aeronautical Authority of the Contracting Party granting those rights in conformity with the Convention; or
 - b) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or
 - c) it has no proof that the said airlines have their principal place of business in the State territory of the Contracting Party designating them and hold current Air Operator's Certificates issued by the said Contracting Party;
 - d) in accordance with paragraph (6) of Article 10 of this Agreement;
 - e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 10 of this Agreement; or
 - f) in any case where 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 laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the Aeronautical Authority 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 action 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 and the number of frequencies and/or type(s) 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 frequency, capacity it offers on the Agreed Services.
4. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, 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 capacity, frequencies or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ARTICLE 6
CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Each Contracting Party exempts the Designated Airline or Airlines of the other Contracting Party from import restrictions, custom duties, direct or indirect taxes and all other national and/or local duties and charges on aircraft as well as their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores including but not limited to such items as food, beverages, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft used by such Designated Airline operating the Agreed Services, as well as printed ticket stock, airway bills, staff uniforms, any printed material which bears the insignia of the Designated Airline printed thereon and usual publicity and promotional materials distributed free of charge by such Designated Airline.
2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article which are:
 - a) introduced into the State Territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Contracting Party;
 - b) retained on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the State Territory of the other Contracting Party and/or consumed during flight over that Territory;
 - c) taken on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party in the State Territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the Agreed Services; whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the State Territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the State Territory of the said Contracting Party.
3. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft used by the Designated Airline of either Contracting Party may be unloaded in the State Territory of the other Contracting Party only with the approval of the competent authorities of that other Contracting Party. In such case, such equipment and items shall enjoy the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article provided that they may be required to 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.
4. The exemptions 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 State 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(s) 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 State Territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its State Territory, shall be applied 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 State 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 State 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 State 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 and/or local fees and charges.

ARTICLE 8
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 and/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/or authorizations.
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 State 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 licenses issued, or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services provided always that such certificates or licenses 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 recognize, for flights above its own State Territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.
3. If the privileges or conditions of the licenses 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 Authority 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 Authority 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
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 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 action within 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 State Territory of the other Contracting Party may, while within the State Territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized 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 licenses 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 authorization 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 State 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 above 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 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 State 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 Aeronautical Authority of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authority 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 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.
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 associated facilities and services.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging 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 charges are revised.

ARTICLE 13
COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall have the right to establish in the State 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 State 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, organization or company operating in the State Territory of the other Contracting Party and authorized 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 State 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 legislation of the Contracting Parties.
5. The Designated Airlines of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the State 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 legislation 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 State 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 State Territory of the other Contracting Party, any agent from competing handling agents authorized 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 State 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 State Territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 14
TRANSFER OF FUNDS

1. Each Contracting Party grants 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 funds on the basis of fair, no 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 no 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 funds 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 Authority of the other Contracting Party 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 Authority of the Contracting Party concerned, who shall give positive and favorable 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 State 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 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 State 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 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 authorizations 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 authorizations for services on proposed routes, together with amendments or exemption orders.
2. 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 State 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 negotiation.
2. If a settlement is not reached by negotiation, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators which shall be constituted in the following manner:
 - a) Within 60 days of receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as the President of the tribunal, shall be nominated as the third arbitrator by the two appointed arbitrators within 60 days of the appointment of the second;
 - b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that same ground shall make the appointment. In such case the arbitrator or arbitrators appointed by the said President or the Vice President as the case may be, shall not be nationals or permanent residents of the States parties to this Agreement.
3. Except as hereinafter provided in this Article or otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the place where the proceedings will be held and the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement. The tribunal shall establish its own procedure. A conference to determine the precise issues to be arbitrated shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.
4. Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.
5. The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

6. **The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it receives the decision of the tribunal, and such clarification shall be issued within 15 days of such request.**
7. **The Contracting Parties shall comply with any stipulation, provisional ruling or final decision of the tribunal.**
8. **Subject to the final decision of the tribunal, the Contracting Parties shall bear the costs of its arbitrator and an equal share of the other costs of the tribunal, 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.**
9. **If, and as long as, either Contracting Party fails to comply with a decision contemplated in paragraph (7) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted under this Agreement to the Contracting Party in default.**

ARTICLE 20
MODIFICATION AND AMENDMENT OF AGREEMENT

The present 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 present Agreement and shall form an integral part thereof.

ARTICLE 21
REGISTRATION

This Agreement and any amendments thereto, shall be submitted by Georgian side to the 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.

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.

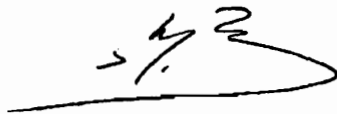
ARTICLE 23
ENTRY INTO FORCE

The present Agreement shall enter into force on the date of the last written notification by which the Contracting Parties have notified each other, through diplomatic channels, that their internal legal requirements for its entry into force have been fulfilled.

In witness thereof the undersigned being duly authorised by their respective Governments have signed the present Agreement.

Done in Kingdom of Bahrain on 21, January 2016 in two copies, in Georgian, Arabic and English languages, each text being equally authentic. In case of divergence in the interpretation of the provisions of the present Agreement, the English text shall prevail.

**FOR THE GOVERNMENT
OF GEORGIA**



David Khutsishvili
**Deputy Minister of Economy and
Sustainable Development
of Georgia**

**FOR THE GOVERNMENT
OF THE KINGDOM OF BAHRAIN**



Kamal Bin Ahmed Mohammed
**Minister of Transportation
and Telecommunications
of Bahrain**

**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 the Kingdom of Bahrain	Any Points	Any Points in Georgia	Any Points

Section 2:

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

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Georgia	Any Points	Any Points in the Kingdom of Bahrain	Any Points

Operation of the Agreed Services

1. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties may, on any or all flights and at its option, operate in either or both directions; serve intermediate and beyond points on the routes in any combination and in any order; omit calling at any or all intermediate or beyond point(s); terminate its services in the State territory of the other Contracting Party and/or in any point beyond that territory; serve points within the State territory of each Contracting Party in any combination; transfer traffic from any aircraft used by them to any other aircraft at any point or points in the route; combine different flight numbers within one aircraft operation; and use owned or leased aircraft.
2. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties are entitled to exercise, in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination), full fifth freedom traffic rights to/from any intermediate or beyond point(s) without any restriction whatsoever.