

No. 35799

**United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland
and
Bahrain**

Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the State of Bahrain concerning air services (with annex). London, 29 April 1998

Entry into force: *29 April 1998 by signature, in accordance with article 19*

Authentic text: *English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, 1 June 1999*

**Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord
et
Bahreïn**

Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de l'Etat de Bahreïn relatif aux services aériens (avec annexe). Londres, 29 avril 1998

Entrée en vigueur : *29 avril 1998 par signature, conformément à l'article 19*

Texte authentique : *anglais*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, 1er juin 1999*

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE GOVERNMENT OF THE STATE OF BAHRAIN CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the State of Bahrain hereinafter referred to as the 'Contracting Parties'

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

Desiring to conclude an Agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

(a) The term 'the Chicago Convention' means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) thereof and as been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting parties;

(b) The term 'aeronautical authority' means in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport and, for the purpose of Article 7, the Civil Aviation Authority and in the case of the State of Bahrain, the Ministry of Transportation, represented by Civil Aviation Affairs, or, in both cases, any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authority or similar functions;

(c) The term 'designated airline' means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(d) The term 'territory' in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;

(e) The terms 'air service', 'international air service', 'airline', and 'stop for non-traffic purposes' have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention,

(f) The term 'this Agreement' includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;

(g) The term 'user charges' means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

Article 2. Applicability of the Chicago Convention

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

Article 3. Grant of Rights

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

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

2. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called 'the agreed services' and 'the specified routes' respectively. While operating an agreed service on a specified route the airline or airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.

3. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline or airlines of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

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

Article 4. Designation of and Authorisation of Airlines

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

2. On receipt of such a designation the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

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 fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by that authority in conformity with the provisions of the Chicago Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisations referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by a designated airline of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 5. Revocation or Suspension of Operating Authorisations

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of those rights:

(a) In any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party; or

(b) In the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations normally and reasonably applied by the Contracting Party granting those rights; or

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

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 6. Principles Governing Operation of Agreed Services

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

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

3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision at a reasonable load factor of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers and cargo, including mail, both taken on board and discharged at points on the

specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

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

Article 7. Tariffs

1. (a) The term 'tariff,' means:

(i) The price to be charged for the carriage of passengers, baggage or cargo (excluding mail);

(ii) The additional goods, services or other benefits to be furnished or made available in conjunction with such carriage or as a matter which is incidental thereto or consequential thereon; and

(iii) The prices to be charged for such additional goods, services or benefits;

and includes the conditions that are to govern the applicability of any such price and the furnishing or availability of any such goods, services or benefits.

(iv) The rate of commission paid by an airline to an agent in respect of tickets sold or air way bills completed by that agent for carriage on scheduled air services.

(b) Where fares or rates differ according to the season, day of the week or time of the day on which a Right is operated, the direction of travel or according to some other factor, each different fare or rate shall be regarded as a separate tariff whether or not it has been filed separately with the related conditions with the relevant authorities.

2. The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between their territories shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and market considerations.

3. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall not require their airlines to consult other airlines before filing for approval tariffs for these services under these provisions.

4. The aeronautical authorities of both Contracting Parties shall apply the following provisions for the approval of tariffs to be charged by airlines of either Contracting Party for carriage between a point in the territory of one Contracting Party and a point in the territory of the other Contracting Party:

(a) Any proposed tariff to be charged for carriage between the territories of the two Contracting Parties shall be filed by or on behalf of the designated airline concerned with both aeronautical authorities at least 30 days (or such shorter period, both aeronautical authorities may agree) before it is proposed that the tariff will take effect.

(b) A tariff so filed may be approved at any time by the aeronautical authorities. However, subject to the next two following sub-paragraphs, any such tariff shall be treated as having been approved 21 days after the day on which the filing was received unless the aeronautical authorities of both Contracting Parties have informed each other in writing within 20 days of the filing being received by them that they disapprove the proposed tariff.

(c) Nothing in sub-paragraph (b) above shall prevent the aeronautical authority of either Contracting Party from unilaterally disallowing any tariff filed by one of its own designated airlines. However, such unilateral action shall be taken only if it appears to that authority either that a proposed tariff is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines.

(d) If the aeronautical authority of either Contracting Party considers either that a proposed tariff filed with them by a designated airline of the other Contracting Party is excessive or that its application would constitute anti-competitive behaviour likely to cause serious damage to another airline or other airlines they may, within 20 days of receiving the filing, request consultations with the aeronautical authority of the other Contracting Party. Such consultations shall be completed within 21 days of being requested and the tariff shall take effect at the end of that period unless the authorities of both Contracting Parties agree otherwise.

(e) Notwithstanding sub-paragraphs (a)-(d) above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall not require the filing for their approval of tariffs for the carriage of cargo between points in their territories. Such tariffs will take effect when the airline concerned so decides.

(f) In the event that a tariff which has come into effect in accordance with the provisions above is considered by the aeronautical authority of one Contracting Party to be causing serious damage to another airline or other airlines on a particular route or routes, that aeronautical authority may request consultations with the aeronautical authority of the other Contracting Party. Such consultations shall be completed within 21 days of being requested unless the authorities of both Contracting Parties agree otherwise.

5. (a) The tariffs to be charged by a designated airline of one Contracting Party for carriage between the territory of the other Contracting Party and a third State shall be filed for the approval of the aeronautical authority of the other Contracting Party. Each tariff filed shall be given approval if it is identical in level, conditions and date of expiry to a tariff currently approved by that aeronautical authority and applied by a designated airline of that other Contracting Party for carriage between its territory and that of the third State, provided that the aeronautical authority may withdraw its approval if the tariff being matched is discontinued for any reason, or may vary the terms of the approval to correspond to any approved variation in the tariff being matched.

(b) Notwithstanding sub-paragraph (a) above, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall not require the filing for their approval of tariffs to be charged by the designated airline or airlines of one Contracting Party for the carriage of cargo between the territory of the other Contracting Party and the third State.

Article 8. Customs Duties

1. Aircraft operated in international air services by the designated airline or airlines of either Contracting Party shall be relieved from all customs duties, national excise taxes and similar national fees, as shall:

(a) The following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:

- (i) Repair, maintenance and servicing equipment and component parts;
- (ii) Passenger handling equipment and component parts;
- (iii) Cargo-loading equipment and component parts;
- (iv) Security equipment including component parts or incorporation into security equipment;
- (v) Instructional material and training aids;
- (vi) Computer equipment and component parts;
- (vii) Airline and operators' documents; and

(b) The following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:

- (i) Aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;
- (ii) Fuel, lubricants and consumable technical supplies;
- (iii) Spare parts including engines;

provided in each case that they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned.

2. The relief from customs duties, national excise taxes and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airline or airlines of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

3. Equipment and supplies referred to in paragraph (1) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline or airlines of one Contracting Party have entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such reliefs from such other Contracting Party.

Article 9. Aviation Security

1. The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties

reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference (and in particular their obligations under the Chicago Convention, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963(1), the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970(2), the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971(3) and the Convention Protocol for Suppressions of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation signed at Montreal on 24 February 1988(4) form an integral part of this Agreement.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Chicago Convention; and shall require that operators of aircraft of their registry, operators 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. In this paragraph the reference to aviation security Standards includes any difference notified by the Contracting Party concerned. Each Contracting Party shall give advance information to the other of its intention to notify any difference.

4. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party agrees that its airlines may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

Article 10. Provision of Statistics

The aeronautical authority of a Contracting Party shall supply to the aeronautical authority of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may reasonably be required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline or airlines of the Contracting Party referred to first in this Article. Such statements shall include all information required to determine

the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 11. Transfer of Earnings

Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the rate of exchange applicable to current transactions which is in effect at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

Article 12. Airline Representation and Sales

1. The designated airline or airlines of one Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air services.

2. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents appointed by the designated airline. The designated airline or airlines of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation in local currency or in any freely convertible other currency.

Article 13. User Charges

1. Neither Contracting Party shall impose or permit to be imposed on the designated airline or airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposals for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

Article 14. Consultation

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 15. Multilateral Conventions

In the event of a general multilateral air transport convention accepted by the Contracting Parties entering into force, the provisions of such convention shall prevail. Any discussions with a view to determining the extent to which this Agreement is terminated, superseded, amended or supplemented by the provisions of the multilateral convention shall take place in accordance with Article 14 of this Agreement.

Article 16. 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 try to settle it by negotiation.

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

(a) Within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two 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 International Court of Justice to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality of one of the Contracting Parties, the Member of the International Court of Justice next in seniority who is not disqualified on that ground shall be requested to make the appointment.

3. Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed 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. Each Contracting Party may submit a reply within 60 days of submission of the other Contracting Party's memorandum. 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 the date 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 is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

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

8. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President, Vice-President or member of the International Court of Justice in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

Article 17. Amendment

Any amendments of this Agreement agreed by the Contracting Parties shall come into effect when confirmed by an Exchange of Notes.

Article 18. Termination

Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Article 19. Entry into Force

1. This Agreement shall enter into force on the date of signature.

2. The Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the State of Bahrain for Air Services between and beyond their respective Territories signed in London on 20 June 1972 shall terminate from the date of entry into force of this agreement.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement. Done in duplicate, at London this 29th day of April 1998, in the English language.

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland:

GAVIN STRANG

For the Government of the State of Bahrain:

ALI BIN KHALIFA AL KHALIFA

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

SECTION 1

Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom.

Points in the United Kingdom-Intermediate points in Europe and the Middle East
Points in the Gulf (Saudi Arabia, Oman, Qatar, Kuwait and the United Arab Emirates)
Points in Bahrain-Points beyond.

Notes:

1. Intermediate and beyond points including points in the Gulf may be omitted on any flight provided that the service begins or ends in the United Kingdom.
2. No traffic may be picked up at an intermediate point including points in the Gulf to be set down in the territory of Bahrain, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
3. Services may be operated in either direction.
4. Points in the Gulf (Saudi Arabia, Oman, Qatar, Kuwait and the United Arab Emirates) may be served in any order, and before or after points in Bahrain.

SECTION 2

Routes to be operated by the designated airline or airlines of Bahrain:

Points in Bahrain-Points in the Gulf (Qatar, the United Arab Emirates, and Oman)In-
termediate points in the Middle East and Europe-Points in the United Kingdom.

Notes:

1. Intermediate points including points in the Gulf may be omitted on any flight provided that the service begins, calls at, or ends in Bahrain.
2. No traffic may be picked up at an intermediate point including points in the Gulf to be set down in the territory of the United Kingdom, and vice versa, except as may from time to time be agreed by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
3. Services may be operated in either direction.
4. Points in the Gulf (Qatar, the United Arab Emirates and Oman) may be served in any order, and before or after points in Bahrain.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE GRANDE-BRETAGNE ET
D'IRLANDE DU NORD ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT DE
BAHREÏN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de l'État de Bahreïn,

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

Désireux de conclure un Accord complémentaire de ladite Convention dans le dessein de créer des services de transport aérien entre leurs territoires respectifs;

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

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

a) L'expression «la Convention de Chicago» s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et également :

i) De tout amendement à cette Convention entré en vigueur en vertu de son article 94 a) et ratifié par les deux Parties contractantes; et

ii) De tout annexe ou amendement à cette annexe adopté conformément à l'article 90 de la Convention, dans la mesure où l'amendement ou l'annexe en question est en vigueur pour les deux Parties contractantes;

b) L'expression «autorités aéronautiques» s'entend, dans le cas du Royaume-Uni, du Secrétaire aux transports et, aux fins de l'article 7 de la Civil Aviation Authority et, dans le cas de l'État de Bahreïn du Ministère des transports représenté par les Services de l'aviation civile, ainsi que dans les deux cas de toute personne ou tout organisme habilités à exercer toute fonctions relevant à ce jour des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

c) L'expression «entreprise désignée» s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;

d) Le mot «territoire», en ce qui concerne un État, a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention de Chicago;

e) Les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention de Chicago;

f) L'expression «le présent Accord» s'entend également de son annexe et de tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'à l'Accord lui-même;

g) L'expression «redevances d'usage» s'entend des redevances exigées des entreprises de transport aérien par les autorités compétentes, ou dont l'imposition est autorisée par

elles, pour l'utilisation des installations ou équipements d'aéroports ou des facilités de navigation, y compris les prestations et facilités accessoires offertes pour les aéronefs, les passagers, les équipages et les marchandises transportés.

Article 2. Applicabilité de la Convention de Chicago

Les dispositions du présent Accord sont subordonnées aux dispositions de la Convention de Chicago dans la mesure où ces dernières sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi des droits

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

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

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre les droits énoncés ci-après dans le présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante du tableau annexé au présent Accord. Ces services et ces routes sont ci-après dénommés «les services convenus» et «les routes indiquées». Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route indiquée, des entreprises désignées par chaque Partie contractante auront, outre les droits indiqués au paragraphe 1 du présent article, celui de faire escale sur le territoire de l'autre Partie contractante aux points de ladite route indiquée dans l'annexe au présent Accord, en vue d'embarquer ou de débarquer des passagers et des marchandises, y compris du courrier.

3. Aucune disposition du paragraphe 2 du présent Accord n'est réputée conférer aux entreprises désignées d'une Partie contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie, des passagers ou des marchandises, y compris du courrier, pour les transporter, en vertu d'un contrat de louage ou moyennant rémunération, à un autre point du territoire de cette autre Partie.

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

Article 4. Désignation des entreprises et autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises qui sera chargée d'assurer les services convenus sur les routes indiquées, ainsi que d'annuler ou modifier ces désignations.

2. Au reçu des désignations, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder sans délai les autorisations d'exploitation voulues à l'entreprise ou aux entreprises désignées.

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

4. Chaque Partie contractante a le droit de refuser les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires, l'exercice, par une entreprise désignée, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord dans tous les cas où elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Lorsqu'une entreprise a été ainsi désignée et autorisée, elle peut mettre en exploitation les services convenus, à condition de se conformer aux dispositions applicables du présent Accord.

Article 5. Annulation ou suspension des autorisations d'exploitation

1. Chaque Partie contractante a le droit d'annuler une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'article 3 du présent Accord par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante, ou encore d'imposer les conditions qu'elle peut juger nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) Si elle n'a pas la certitude qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie; ou

b) Si l'entreprise en question ne respecte pas les lois ou les règlements de la Partie contractante qui a concédé ces droits; ou encore

c) Si l'entreprise manque, de toute autre manière, à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf s'il est immédiatement indispensable de prendre une mesure de suspension ou d'annulation ou d'imposer les conditions visées au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher que ne se poursuivent des infractions aux lois ou règlements, il n'est fait usage de ce droit qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6. Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter dans des conditions équitables et égales les services convenus sur les routes indiquées entre leurs territoires respectifs.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes doivent, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts des entreprises désignées par l'autre Partie contractante afin de ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus qu'assurent les entreprises désignées par les Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et ont pour but essentiel de fournir, à un coefficient de remplissage normal, une capacité correspondant à la demande courante et normalement prévisible de transport de passagers et de marchandises, y compris le courrier, en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, à la fois embarqués et débarqués le long des routes indiquées en des points situés sur le territoire d'États autres que celui qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être proportionnée :

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

b) Aux exigences du trafic dans la région desservie par les services convenus, compte tenu des autres services de transport aérien assurés par des entreprises des États de la région; et

c) Aux exigences de l'exploitation des services long-courriers.

Article 7. Tarifs

1. a) Le terme «tarif» s'entend :

i) Du prix demandé par une entreprise pour le transport de passagers et de leurs bagages, ou de marchandises (à l'exclusion du courrier);

ii) Des biens, services ou autres prestations supplémentaires fournis, ou mis à la disposition des intéressés, à l'occasion de ce transport ou titre accessoire ou subsidiaire; et

iii) Des prix demandés par une entreprise de transport aérien pour ces biens, services ou prestations supplémentaires, y compris les conditions régissant l'application de ces prix et la fourniture ou la mise à disposition de ces biens, services ou prestations;

iv) De la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou lettres de transport établies par ledit agent pour un transport sur des services aériens réguliers;

b) Lorsque les barèmes ou taux varient suivant la saison, le jour de la semaine ou l'heure de la journée à laquelle le vol est exploité, la direction du voyage ou quelque autre facteur, chaque barème ou taux différent est considéré comme un tarif distinct qu'il ait été déposé séparément ou non, assorti des conditions qui s'y attachent, auprès des autorités compétentes.

2. Les tarifs que les entreprises désignées par les Parties contractantes appliquent au transport entre leurs territoires sont fixés des niveaux raisonnables compte dûment tenu de tous les éléments d'appréciation à retenir, y compris l'intérêt des usagers, les frais d'exploitation, une marge de bénéfice raisonnable et la situation du marché.

3. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne demandent pas à leurs entreprises de transport aérien de consulter d'autres entreprises avant de déposer, pour agrément, les tarifs correspondant aux services couverts par les dispositions suivantes.

4. Les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes appliquent les dispositions suivantes pour l'agrément des tarifs demandés par les entreprises de transport aérien de l'une ou l'autre Partie contractante pour le transport entre un point sur le territoire d'une Partie contractante et un point sur le territoire de l'autre Partie contractante :

a) Tout tarif proposé pour le transport entre les territoires des deux Parties contractantes est déposé par l'entreprise désignée concernée, ou en son nom, auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes 30 jours au moins (ou un délai plus court si les autorités aéronautiques y consentent) avant la date proposée pour l'application de ce tarif;

b) Un tarif ainsi déposé peut être agréé à n'importe quel moment par les autorités aéronautiques. Cependant, sous réserve des dispositions des deux premiers alinéas ci-après, tout tarif déposé est considéré comme agréé 21 jours après la date de la réception de la demande d'agrément, à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties ne se soient mutuellement informées par écrit dans les 20 jours suivant la date à laquelle elles ont reçu la demande, qu'elles n'acceptent pas le tarif proposé;

c) Aucune disposition de l'alinéa b) ci-dessus n'empêche les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante de refuser unilatéralement un tarif déposé par une de ses propres entreprises désignées. Toutefois, cette décision unilatérale n'est prise que si les autorités concernées estiment, soit que le tarif proposé est excessif, soit que son application risque de susciter un comportement anticoncurrentiel de nature à causer un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien;

d) Si les autorités aéronautiques de l'une ou l'autre Partie contractante estiment, soit qu'un tarif qui leur est proposé par une entreprise désignée de l'autre Partie contractante est excessif, soit que son application constituerait un comportement anticoncurrentiel de nature à causer un préjudice grave à une ou à plusieurs entreprises de transport aérien, elles peuvent, dans les 20 jours suivant la réception du tarif proposé, demander à engager des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent être menées à leur terme dans les 21 jours suivant celui où elles ont été demandées et le tarif entre en vigueur à l'expiration de ce délai, à moins que les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'en conviennent autrement;

e) Nonobstant les alinéas a) à d) ci-dessus, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'exigent pas le dépôt pour agrément des tarifs pour le transport de marchandises entre des points de leurs territoires. Ces tarifs prendront effet au moment où l'entreprise concernée le décide;

f) Si les autorités aéronautiques d'une Partie contractante estiment qu'un tarif entré en vigueur conformément aux dispositions ci-dessus cause un préjudice grave à une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien sur une ou plusieurs routes particulières, elles peuvent demander à engager des consultations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Ces consultations doivent être menées à leur terme dans les 21 jours suivant celui où elles ont été demandées, à moins que les autorités des deux Parties contractantes n'en conviennent autrement.

5. a) Les tarifs qu'entend appliquer une entreprise désignée d'une Partie contractante pour le transport entre le territoire de l'autre Partie contractante et un État tiers, sont déposés pour agrément des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Chaque tarif

ainsi déposé est agréé s'il est identique par son niveau, par les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration à un tarif déjà agréé par lesdites autorités aéronautiques et déjà appliqué par une entreprise désignée de cette autre Partie contractante pour le transport entre son territoire et celui d'un État tiers, à condition que les autorités aéronautiques concernées puissent retirer leur agrément si le tarif de comparaison n'est plus appliqué pour quelque raison que ce soit ou modifier les conditions d'agrément de manière à les faire correspondre à toute modification agréée du tarif de comparaison;

b) Nonobstant le paragraphe a) ci-dessus, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes n'exigent pas le dépôt pour agrément des tarifs demandés par les entreprises désignées d'une Partie contractante pour le transport de marchandises entre le territoire de l'autre Partie contractante et un État tiers.

Article 8. Droits de douane

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par l'entreprise désignée ou les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes sont exonérés de tous droits de douane, droits d'accises nationaux et autres frais nationaux similaires, de même que :

a) Les articles suivants introduits par une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre :

- i) Matériel de réparation, d'entretien et de maintenance et pièces de rechange;
- ii) Matériel d'embarquement et de débarquement des passagers et pièces de rechange;
- iii) Matériel de chargement des marchandises et pièces de rechange;
- iv) Matériel de sécurité y compris pièces de rechange pour ce matériel;
- v) Matériel destiné à l'instruction et aides à la formation;
- vi) Matériel informatique et pièces de rechange;
- vii) Documents relatifs à l'entreprise de transport aérien et à l'équipage; et

b) Les articles suivants introduits ou fournis par une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre :

i) Provisions de bord (y compris mais non exclusivement articles tels que denrées alimentaires, boissons et tabac) qu'elles soient introduites ou embarquées sur le territoire de l'autre Partie contractante;

- ii) Carburants, lubrifiants et approvisionnements techniques d'utilisation immédiate;
- iii) Pièces de rechange y compris moteurs;

à condition dans tous les cas qu'ils soient destinés à être utilisés à bord d'un appareil ou dans le périmètre d'un aéroport international en liaison avec la création ou l'exploitation d'un service aérien international par l'entreprise désignée intéressée.

2. L'exonération des droits de douane, des droits d'accises nationaux et des frais nationaux analogues ne s'étend pas aux redevances demandées sur la base du coût des services fournis par les entreprises désignées d'une Partie contractante sur le territoire de l'autre.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements mentionnés au paragraphe 1 du présent article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. Les exemptions que prévoit le présent article s'appliquent également lorsque la ou les entreprises désignées de l'une des Parties contractantes ont conclu avec une ou plusieurs entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des articles énumérés au paragraphe 1 du présent article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

Article 9. Sécurité aérienne

1. La garantie de la sécurité des aéronefs civils, de leurs passagers et de leurs équipages étant une condition fondamentale de l'exploitation des services aériens internationaux, les Parties contractantes réaffirment que l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous les actes d'intervention illicites (en particulier leurs obligations en vertu de la Convention de Chicago, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes commis à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, ainsi que le Protocole pour la répression d'actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale complémentaire à la Convention susmentionnée, signé à Montréal le 24 février 1988) constitue une partie intégrante du présent Accord.

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

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux normes de sécurité aérienne et, dans la mesure où elles leur sont applicables, aux pratiques recommandées par l'Organisation de l'aviation civile internationale qui figurent en annexe à la Convention de Chicago; elles exigent des exploitants d'aéronefs de leur pavillon, des exploitants d'aéronefs dont le principal établissement ou la résidence permanente sont situés sur leur territoire et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment auxdites dispositions relatives à la sécurité aérienne. La référence faite dans ce paragraphe aux normes de sécurité aérienne recouvre les différences signalées par chaque Partie contractante. Chacune d'elles signifie à l'avance à l'autre son intention de notifier une éventuelle différence.

4. Chacune des Parties contractantes veille à ce que des mesures efficaces soient prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs, de contrôler les passagers et leurs bagages à main et d'inspecter comme il convient les équipages, les marchandises (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord des aéronefs avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et à ce que ces mesures soient aménagées en cas d'intensification de la

menace. Chacune des Parties contractantes est convenue que ses entreprises de transport aérien peuvent être tenues de respecter les dispositions en matière de sécurité aérienne visées au paragraphe 3 qui sont imposées par l'autre Partie contractante à l'entrée ou au séjour sur son territoire et au départ de ce territoire. Chacune des Parties contractantes donne également une suite favorable à toute demande, faite par l'autre Partie contractante, de prendre des mesures de sécurité spéciales et raisonnables en cas de menace particulière.

5. Lorsque se produit un incident, ou que plane la menace d'un incident de capture illicite d'un aéronef ou d'autres actes illicites à l'encontre de la sécurité d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage ou encore d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêtent mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées en vue de mettre fin aussi rapidement que possible et avec un minimum de risques pour les vies humaines audit incident ou à ladite menace.

Article 10. Fourniture de statistiques

Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante fournissent à celles de l'autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, les relevés statistiques périodiques ou autres dont celles-ci ont raisonnablement besoin pour s'informer de la capacité offerte, sur les services convenus, par les entreprises désignées de la Partie contractante appelée à fournir ces statistiques. Ces relevés contiennent tous les renseignements voulus pour déterminer le volume du trafic acheminé par les entreprises désignées sur les services convenus, ainsi que les provenances et les destinations de ce trafic.

Article 11. Transfert de bénéfices

Chaque entreprise désignée a le droit de convertir et de transférer dans son pays sur simple demande l'excédent de ses recettes locales sur ses dépenses locales. Les opérations de conversion et de transfert sont autorisées sans aucune restriction, au taux de change applicable aux transactions au comptant en vigueur au moment où ces recettes sont présentées aux fins de conversion ou de transfert et aucun frais n'est retenu pour ces opérations à l'exception des commissions normalement facturées par les banques pour de telles conversions ou transferts.

Article 12. Représentation des entreprises et ventes

1. L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque Partie contractante ont le droit de faire entrer et d'employer sur le territoire de l'autre Partie contractante, conformément à ses lois et règlements concernant l'entrée, le séjour et l'emploi sur ce territoire, les personnels administratifs, techniques, d'exploitation et autres personnels spécialisés nécessaires pour assurer les services de transport aérien.

2. Les entreprises désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre, sur le territoire de l'autre Partie contractante, directement ou par l'entremise d'agents nommés par elles, des prestations de transport aérien. Les entreprises désignées de chaque Par-

tie contractante ont le droit de vendre ces prestations et toute personne a le droit de les acheter, en monnaie locale ou en toute autre monnaie librement convertible.

Article 13. Redevances d'usage

1. Aucune des Parties contractantes n'impose ni ne permet que soient imposées aux entreprises désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées à ses propres entreprises désignées qui exploitent des services aériens internationaux similaires.

2. Chacune des Parties contractantes encourage la concertation entre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations considérés, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toute modification proposée des redevances d'usage est notifiée aux utilisateurs avec un préavis raisonnable de manière à leur permettre d'exprimer leur point de vue avant la modification. Chacune des Parties contractantes encourage en outre ses autorités responsables de la perception des redevances d'usage pour les entreprises de transport aérien à échanger les informations pertinentes concernant ces redevances.

Article 14. Consultations

Chacune des Parties contractantes peut demander à tout moment des consultations concernant la mise en œuvre, l'interprétation, l'application et la modification du présent Accord, ou le respect de ses dispositions. Ces consultations, qui peuvent se dérouler entre autorités aéronautiques, débutent dans un délai de 60 jours à compter de la date de réception de leur demande écrite par l'autre Partie contractante, à moins que les deux Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

Article 15. Conventions multilatérales

Dans le cas où une convention multilatérale à caractère général relative au transport aérien acceptée par les Parties contractantes devait entrer en vigueur, les dispositions de la dite convention prévaudront. Toutes discussions visant à déterminer la mesure dans laquelle le présent Accord serait terminé, remplacé, modifié ou complété par les dispositions de la Convention multilatérale auront lieu conformément à l'article 14 du présent Accord.

Article 16. Règlement des différends

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

2. Si elles ne parviennent pas à un règlement du différend par voie de négociations, les Parties contractantes peuvent le soumettre à une personne ou à un organisme choisi par elles à l'amiable, ou bien, à la demande de l'une ou l'autre d'entre elles, le différend est soumis pour décision à un tribunal de trois arbitres constitué de la façon suivante :

a) Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chacune des Parties contractantes désigne un arbitre. Les deux arbitres désignés choisissent d'un commun accord, dans les 60 jours suivant la désignation du deuxième arbitre, un troisième arbitre ressortissant d'un État tiers qui fait fonction de président du tribunal;

b) Si, dans les délais précisés ci-dessus, l'un ou l'autre arbitre n'a pas été désigné, chacune des Parties contractantes peut demander au Président de la Cour internationale de Justice de procéder dans les 30 jours à la désignation nécessaire. Si le Président a la nationalité de l'une des Parties contractantes, le Vice-Président le plus ancien qui ne peut être récusé à ce titre procède à la désignation.

3. Sous réserve des dispositions ci-après du présent article, ou à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, le tribunal définit les limites de sa compétence et arrête lui-même sa procédure. Sur instructions du tribunal, ou à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, une conférence est réunie au plus tard 30 jours après la pleine constitution du tribunal pour déterminer précisément les questions à soumettre à l'arbitrage et la procédure à suivre.

4. À moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement, ou que le tribunal n'ordonne qu'il en soit autrement, chacune des Parties contractantes dépose un mémoire dans un délai de 45 jours à compter de la constitution du tribunal. Chacune des Parties contractantes aura le loisir de soumettre, dans un délai de 60 jours, une réplique au mémorandum présenté par l'autre partie. À la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, ou de sa propre initiative, le tribunal tient audience dans les 30 jours suivant la date du dépôt obligatoire des répliques.

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

6. Les Parties contractantes peuvent présenter une demande d'éclaircissement concernant la sentence dans un délai de 15 jours suivant sa réception, et ces éclaircissements sont fournis dans un délai de 15 jours à compter de la demande à cet effet.

7. La sentence du tribunal a force obligatoire pour les Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante prend à sa charge les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal sont divisés en parties égales entre les Parties contractantes, y compris les dépenses engagées par le Président ou le Vice-Président de la Cour internationale de Justice pour l'exécution des démarches prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent article.

Article 17. Amendements

Les amendements au présent Accord dont sont convenues les Parties contractantes prennent effet une fois confirmés par un échange de notes.

Article 18. Dénonciation

Chacune des Parties contractantes peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord et cette notification doit être com-

muniquée en même temps à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Le présent Accord prend alors fin à minuit (heure du lieu de réception de la notification) immédiatement avant le premier anniversaire de cette réception par l'autre Partie contractante, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification est réputée lui être parvenue 14 jours après sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19. Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entre en vigueur à la date de sa signature.

2. L'Accord entre le Gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et le Gouvernement de l'État de Bahreïn relatif aux services aériens entre les territoires des deux pays et au-delà signé à Londres le 20 juin 1972, prendra fin à la date de l'entrée en vigueur du présent Accord.

En foi de quoi les soussignés, étant dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord. Fait en double exemplaire, à Londres, le 29 avril 1998, en langue anglaise.

Pour Le Gouvernement du Royaume-uni de Grande-bretagne et D'irlande du Nord :

GAVIN STRANG

Pour Le Gouvernement de L'état de Bahreïn :

ALI BIN KHALIFA AL KHALIFA

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

SECTION 1

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignées du Royaume-Uni :

Points au Royaume-Uni - Points intermédiaires en Europe et au Moyen-Orient - Points dans le Golfe (Arabie saoudite, Oman, Qatar, Koweït et les Émirats arabes unis) - Points à Bahreïn - Points au-delà.

Notes :

1. Les points intermédiaires et les points au-delà, y compris les points dans le Golfe, peuvent être omis lors de tout vol, à condition que le service commence ou finisse au Royaume-Uni.

2. Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire, y compris les points dans le Golfe, pour être débarqué sur le territoire de Bahreïn et vice versa, sauf si les autorités aéronautiques des Parties contractantes n'en conviennent autrement de temps à autre.

3. Les services peuvent être exploités dans les deux sens.

4. Les points dans le Golfe (Arabie saoudite, Oman, Qatar, Koweït et les Émirats arabes unis) peuvent être desservis dans n'importe quel ordre et avant ou après la desserte des points à Bahreïn.

SECTION 2

Routes à exploiter par la ou les entreprises désignées de Bahreïn :

Points à Bahreïn - Points dans le Golfe (Qatar, Émirats arabes unis et Oman) - Points intermédiaires au Moyen- Orient et en Europe - Points au Royaume-Uni.

Notes :

1. Les points intermédiaires, y compris les points dans le Golfe, peuvent être omis lors de n'importe quel vol à condition que le service commence, fait escale ou finisse à Bahreïn.

2. Aucun trafic ne peut être embarqué en un point intermédiaire, y compris des points dans le Golfe, pour être débarqué sur le territoire du Royaume-Uni et inversement, à moins que les autorités aéronautiques des Parties contractantes n'en conviennent autrement de temps à autre.

3. Les services peuvent être exploités dans les deux sens.

4. Les points dans le Golfe (Qatar, Émirats arabes unis et Oman) peuvent être desservis dans n'importe quel ordre et avant ou après la desserte des points à Bahreïn.