

No. 35432

**China (for Hong Kong Special Administrative Region)
and
Bahrain**

Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of the State of Bahrain concerning air services (with annex and related letter). Hong Kong, 3 March 1998

Entry into force: *3 March 1998 by signature, in accordance with article 19*

Authentic texts: *Arabic and English*

Authentic texts of the related letter: *Chinese and English*

Registration with the Secretariat of the United Nations: *China, 25 January 1999*

**Chine (pour la Région administrative spéciale de Hong-Kong)
et
Bahreïn**

Accord entre le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de l'Etat de Bahreïn relatif aux services aériens (avec annexe et lettre connexe). Hong-Kong, 3 mars 1998

Entrée en vigueur : *3 mars 1998 par signature, conformément à l'article 19*

Textes authentiques : *arabe et anglais*

Textes authentiques de la lettre connexe : *anglais et chinois*

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : *Chine, 25 janvier 1999*

جدول (2)

الطرق التي يحق تسييرها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل دولة البحرين:

البحرين - نقاط وسطية - هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص - نقاط فيما وراء.

الملاحظات :

1. بإمكان الطرفين المتعاقدين أن يتفقا فيما بينهما على تحديد النقاط المراد التشغيل إليها على الطرق الميينة أعلاه .
2. يحق لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل دولة البحرين التشغيل إلى نقطة واحدة أو أكثر على الطرق الميينة أعلاه سواء كان ذلك لجميع رحلاتها أو لجزء منها. كما يمكنها التشغيل في أي حال من الأحوال في نقاط داخل البحرين، نقاط وسطية ومن نقاط فيما وراء عندما يتطلب الأمر ذلك، شريطة أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق من نقاط في البحرين .
3. لا يجوز اخذ حركة من نقطة وسطية، أو من نقطة فيما وراء وانزالتها في هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص والعكس، باستثناء النقاط التي يحددها الطرفين المتعاقدين فيما بينهما من وقت لآخر لهذا الغرض .
4. لا يجوز اختيار اية نقطة داخل الموطن الاصلي للصين لإستخدامها كنقطة وسطية او كنقطة فيما وراء .

الملحق

جدول الطرق

جدول (1)

الطرق التي يحق تسيرها من قبل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص:
هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص - نقاط وسطية - البحرين - نقاط فيما وراء .

الملاحظات :

1. بإمكان الطرفين المتعاقدين أن يتفقا فيما بينهما على تحديد النقاط المراد التشغيل إليها على الطرق المبينة أعلاه.
2. يحق لمؤسسة أو لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص التشغيل إلى نقطة واحدة أو أكثر على الطرق المبينة أعلاه سواء كان ذلك لجميع الرحلات الجوية أو لجزء منها. كما يمكنها التشغيل في أي حال من الأحوال في نقاط وسطية ، نقاط في البحرين ، والى نقاط فيما وراء عندما يتطلب الأمر ذلك، شريطة أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق من هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص.
3. لا يجوز اخذ حركة من نقطة وسطية، أو من نقطة فيما وراء وإنزالها في نقاط في البحرين أو العكس، باستثناء النقاط التي يحددها الطرفين المتعاقدين من وقت لآخر لهذا الغرض .
4. لا يجوز اختيار اية نقطة داخل الموطن الأصلي للصين لاستخدامها كنقطة وسطية أو كنقطة فيما وراء.

المادة التاسعة عشرة

الدخول حيز النفاذ

تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ اعتباراً من تاريخ التوقيع عليها.

وإثباتاً لذلك، فإن الموقعين أدناه، بما لهما من سلطة مخولة من حكوماتهم المعنية وقموا على هذا الاتفاق.

حرر في هونغ كونغ في اليوم الثالث من شهر مارس لعام 1998 من نسختين أصليتين باللغتين العربية والإنجليزية، وكلا النصين متساويين في الحجية. وفي حالة وجود خلاف على تفسير نص الاتفاقية يعتمد النص الإنجليزي.

عن حكومة
دولة البحرين

عن حكومة هونغ كونغ
الإقليم الإداري الخاص
لجمهورية الصين الشعبية

.....
علي بن خليفة آل خليفة

.....
ستيغن أي . بي

المادة الثامنة عشرة

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

يسجل الإتفاق الحالي وأية تعديلات عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة السابعة عشرة

إنهاء الإتفاق

لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت يشاء، أن يشعر كتابيا الطرف المتعاقد الآخر بقراره في إنهاء الإتفاق الحالي. وفي هذه الحالة ينتهي العمل بالإتفاق الحالي فوراً من وقت منتصف الليلة التي يتم فيها إرسال الإتفاق (حسب المكان الذي استلم فيه الإشعار)، وذلك قبل حلول الفترة الأولى من التاريخ الذي تسلم فيه الطرف المتعاقد الآخر ذلك الإشعار. إلا إذا كان إشعار الإنهاء قد سحب بالإتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل نهاية هذه المدة.

المادة السادسة عشرة

التعديلات

أية تعديلات على هذه الاتفاقية يتفق عليها من قبل الطرفين المتعاقدين يتعين دخولها حيز النفاذ بعد تأكيدها كتابيا من قبل الطرفين المتعاقدين.

(3) بخلاف ما تقدم نكره وفق هذه المادة، أو بناءً على موافقة الطرفين المتعاقدين فإنه يجوز لهيئة التحكيم المعينة أن تقرر حدود صلاحياتها، وأن تضع الإجراءات الخاصة بها. كما يجوز للهيئة بمفردها، أو بطلب من قبل أي من الطرفين المتعاقدين عقد جلسة لتحديد بدقة نقاط التحكيم وكذلك وضع الإجراءات اللزيم إتباعها في غضون موعد لا يتعدى فترة (30) يوماً من تاريخ تكوين الهيئة بكاملها.

(4) بخلاف ما تم الاتفاق عليه من قبل الطرفين المتعاقدين، أو بحسب ما تقررته الهيئة، يجب على كل طرف متعاقد تقديم مذكرة في خلال فترة (45) يوماً من تاريخ تكوين الهيئة النهائي. ويسري استحقاق ردود الطرفين المتعاقدين بعد فترة (60) يوماً أخرى، ويجب على هيئة التحكيم عقد جلسة للاستماع بناءً على طلب من أي طرف متعاقد، أو بناءً على ما تراه الهيئة، وذلك خلال فترة (30) يوماً من تاريخ استحقاق ردود الطرفين المتعاقدين.

(5) على هيئة التحكيم تقديم قرار كتابي خلال فترة (30) يوماً بعد استكمال جلسة الاستماع، أو في حالة عدم عقد جلسة للاستماع، بعد استلام ردود الطرفين فعلى هيئة التحكيم أن تصدر قراراتها بأغلبية الأصوات.

(6) بإمكان أي طرف متعاقد إرسال طلب للاستفسار عن قرار هيئة التحكيم في غضون فترة (15) يوماً من تاريخ تسلمه له إذا الاستفسار ويصدر طلب الاستفسار خلال فترة (15) يوماً من الطلب.

(7) يلتزم الطرفان المتعاقدان بالامتثال لقرارات هيئة التحكيم.

(8) يتحمل كل طرف متعاقد التكاليف المترتبة على المحكم الذي قام بتعيينه ويقوم الطرفان المتعاقدان بالتساوي بتحمل التكاليف الأخرى المترتبة على أنشطة هيئة التحكيم بما فيها التكاليف المترتبة على أنشطة رئيس أو نائب رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي ، وذلك طبقاً لما ورد في الفقرة (2 - ب) من هذه المادة.

المادة الخامسة عشرة

تسوية المنازعات

(1) إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير، أو تطبيق الإتفاق الحالي، فعليهما أولاً محاولة تسويته بطريق المشاورات .

(2) فإذا لم يتوصل الطرفان إلى تسوية الخلاف بطريق المشاورات، فيمكن الإتفاق على إحالته إلى شخص، أو هيئة للفصل فيه، أو يمكن بناء على طلب أي طرف متعاقد إحالة الخلاف إلى هيئة من ثلاث محكمين للفصل فيه، وذلك وفق الترتيب التالي :-

(أ) يقوم كل طرف بتعيين محكم واحد خلال فترة (30) يوماً من تاريخ تسلم أي من الطرفين المتعاقدين إشعاراً من الطرف المتعاقد الآخر بطلب التحكيم وفي هذه الحالة يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة ، ويعمل بصفة مستقلة في إطار هذا التحكيم، ويقوم بتنفيذ مهامه كرئيس لهيئة التحكيم. ويتم تعيينه بالإتفاق بين المحكمين الاثنین خلال فترة (60) يوماً من تاريخ تعيين المحكم الثاني .

(ب) فإذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين المحكم الخاص به خلال الفترة المحددة، فيمكن لأي طرف متعاقد أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي إجراء التعيين اللازم خلال فترة (30) يوماً. وإذا كان رئيس المجلس من رعايا أحد الطرفين المتعاقدين ولا يمكن اعتباره كطرف مستقل بالنسبة لفض الخلاف، فيجب على نائبه الأول الذي لا تتعارض مواصفات تأهيله للقيام بهذا الدور إجراء هذه التعيينات.

المادة الرابعة عشرة

المشاورات

يمكن لأي طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت يشاء بعقد مشاورات لتطبيق، أو تعديل هذه الاتفاقية. ويمكن البدء في عقد تلك المشاورات بين سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين خلال فترة (60) يوماً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر لذلك الطلب كتابياً.

المادة الثالثة عشرة
الأجور المستخدمة

- (1) أن إصطلاح كلمة " الأجر المستخدم " يقصد به الأجر الذي يفرض على مؤسسات النقل الجوي التابعة للسلطات المختصة أو الذي سمح بفرضه من قبل تلك السلطات لإستخدام مطاراته، أو التسهيلات الأخرى، أو تسهيلات الملاحة الجوية بما فيها الخدمات والتسهيلات المتعلقة بالطائرات، واطقمها الجوية، والركاب البضائع.
- (2) لا يجوز أن تكون أجور الإستخدام التي يفرضها أو يسمح يفرضها أي طرف متعاقد على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الأخر أعلى من تلك التي يفرضها على مؤسساته الجوية التي تعمل على نفس الخدمات الجوية الدولية.
- (3) على أي طرف متعاقد أن يحدث على التفاوض فيما بين السلطات المختصة بالأجور ومؤسسات النقل الجوي التي تقوم بإستخدام الخدمات والتسهيلات المقدمة من قبل تلك السلطات المختصة، بصورة عملية من خلال اتحادات ممثلي تلك المؤسسات.
- ويتم إشعار أولئك المستثمرين في غضون فترة معقولة بأية تعديلات مقترحة على أجور الإستخدام، لئتمنى لهم إبداء مرئياتهم حيالها قبل سريان هذه التعديلات. كما يجب على أي طرف متعاقد إضافة إلى ذلك حث السلطات المختصة بالأجور التابعة له وأولئك المستثمرين بتبادل المعلومات اللازمة فيما يتعلق بتلك الأجور.

المادة الثانية عشرة

التمثيل التجاري ومبيعات مؤسسات النقل الجوي

- (1) يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي طرف متعاقد طبقاً لأنظمة وقوانين الطرف المتعاقد الآخر والمتعلقة بالدخول، والإقامة، والعمل، بجلب وتعيين موظفيها الإداريين، والفنيين، وموظفي عمليات النقل الجوي داخل منطقة الطرف المتعاقد الآخر.
- (2) طبقاً لأنظمة وقوانين الطرفين المتعاقدين، فإنه يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي طرف متعاقد التعامل في بيع تذاكر السفر داخل المنطقة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، سواء كان ذلك بصورة مباشرة أو من خلال وكلاؤها. كما يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي طرف متعاقد حرية بيع تذاكر السفر، ولأي شخص الحرية في أن يشتري تلك التذاكر بالعملة المحلية أو بأية عملة أخرى قابلة للتحويل

المادة الحادية عشرة

تحويل الإيرادات

(١) يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص تحويل ودفع فائض إيراداتها المتحققة محليا من البحرين إلى هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص. كما يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل دولة البحرين تحويل ودفع فائض إيراداتها المتحققة محليا من هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص إلى البحرين .

(2) يتم السماح بتحويل تلك الإيرادات بدون قيود ذلك حسب سعر الصرف المطبق للمعاملات الجارية والسارية في الوقت الذي يتم به تقديم تلك الإيرادات للتحويل، كما يجب ألا تخضع هذه التحويلات لأية رسوم بخلاف الرسوم التي تفرضها البنوك بصورة اعتيادية لإجراء تلك التحويلات والمدفوعات .

المادة العاشرة

توفير الإحصائيات

على سلطات الطيران المدني التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين، أن تزود سلطات الطيران المدني التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناء على طلبها حسب ما يقتضيه الأمر، وبدرجة معقولة بالدوريات والتقارير الإحصائية الأخرى، يفرض مراجعة السعة المقدمة على الخدمات المتفق عليها، والمقدمة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل ذلك الطرف. كما يجب أن تتضمن تلك التقارير كافة المعلومات المطلوبة لتحديد حجم الحركة المنقولة من قبل تلك المؤسسات على الخدمات المتفق عليها، وكذلك وجهات المنشأ والمقصد لتلك الحركة.

- (4) يوافق كل طرف متعاقد على انه يجوز إلزام هؤلاء المستثمرين بمراعاة أحكام الأمن المشار إليها بالفقرة (3) أعلاه والتي يقتضيها الطرف الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر، أو مقادرتة، أو أثناء التواجد فيه. وعلى كل طرف متعاقد أن يتأكد من التطبيق الفعال للإجراءات الملائمة داخل إقليمه من أجل حماية الطائرات، وأن يفحص الركاب والطاقم، والأمتعة اليدوية، والأمتعة الأخرى، والبضائع ومستودعات الطائرات، قبل وأثناء الصعود. وعلى كل طرف متعاقد دراسة أي مطلب بروح إيجابية يقدم إليه من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض الحصول على إتخاذ إجراءات خاصة ومعقولة لمواجهة أي تهديد خاص.
- (5) حين يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، أو أية أفعال غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات، وركابها وطواقمها، والمطارات أو التجهيزات، وخدمات الملاحة الجوية، يتفق الطرفان المتعاقدان على أن يتعاونوا لتسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الأخرى الملائمة التي تستهدف إنهاء هذه الواقعة، أو التهديد بها وذلك بسرعة وأمان.

المادة التاسعة

أمن الطيران

- (1) يؤكد الطرفان المتعاقدان من جديد، تماثيا مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، بأن التزام كل منهما نصو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، يشكل جزء من هذه الاتفاقية، وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، وان على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا خاصة وفقا لأحكام بروتوكول الجرائم، وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقع في طوكيو في 14 سبتمبر 1963، وبروتوكول قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقع في لاهاي في 16 ديسمبر 1965، وبروتوكول وقوع الأفعال التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقع في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971.
- (2) يقدم كل من الطرفين المتعاقدين عند الطلب إلى الآخر كل المساعدة الضرورية لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروعة على الطائرات المدنية، وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات، وركابها وطواقمها والمطارات، وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية لمنع أي تهديد آخر ضد أمن الطيران المدني .
- (3) يجب أن يتصرف الطرفان المتعاقدان في إطار علاقتهما المشتركة وفقا لأحكام أمن الطيران الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي، والمحددة في صورة ملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولية المفتوحة للتوقيع عليها في شيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر 1944 بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية على الطرفين، وعليهما أن يلزما مستثمري الطائرات المسجلة لديهما، أو المستثمرين الذين يكون مركز أعمالهم الرئيسي، أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليميهما، ومستثمري المطارات في إقليميهما بالتصرف وفقا لأحكام أمن الطيران المذكورة.

(3) يجوز وضع المواد المشار إليها في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة تحت إشراف أو رقابة السلطات الجمركية التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

(4) لا يجوز إنزال المعسرات الاعتيادية وكذلك المواد المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة في منطقة الطرف المتعاقد الآخر إلا بموافقة السلطات الجمركية التابعة للطرف المتعاقد الآخر. وفي هذه الظروف يجب إعفاء هذه المواد على أساس المعاملة بالمثل من الضرائب التي تقدم ذكرها في الفقرة (1) من هذه المادة إلى أن يعاد تصديرها ، أو يتم التصرف فيها طبقاً للأنظمة الجمركية. كما يمكن للسلطات الجمركية للطرف المتعاقد الآخر متى تطلب الأمر أن تضع تلك المعدات الاعتيادية، وتلك المواد المذكورة آنفاً تحت إشرافها لفترة ما.

(5) إن الإعفاءات الممنوحة وفق هذه المادة يجب أن تكون أيضاً متاحة في الحالات التي تكون فيها مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين قد تعاقدت مع مؤسسة أو عدة مؤسسات نقل جوي بموجب ترتيبات أخرى على هيئة قرض لنقل تلك المواد الاعتيادية، والمواد الأخرى المشار إليها في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة، شريطة أن تتمتع تلك المؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي الأخرى من قبل الطرف المتعاقد الآخر بنفس الإعفاءات الممنوحة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

(6) تعفى البضائع والأمتعة في حالة العبور المباشر في إقليم أي طرف متعاقد من الرسوم الجمركية، والضرائب والرسوم المشابهة والأجور وليس على أساس تكلفتها وفق الخدمات المقدمة عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

المادة الثامنة
الرسوم الجمركية

(1) إن الطائرات التابعة لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، والتي تعمل في خدمة جوية دولية، وكذلك مخزون الوقود، وزيوت التشحيم، والمؤن الفنية الإستهلاكية الأخرى، وقطع الغيار بما فيها محركات الطائرات، والمعدات الاعتيادية، وخزين الطائرات (بما فيها وبدون تحديد المواد الغذائية، والمشروبات والتبغ) تكون معفاة من الرسوم الجمركية، وأجور الفحص، وغيرها من الرسوم والضرائب المشابهة الأخرى وليس على أساس الخدمات المقدمة وذلك عند دخولها، أو خروجها، من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر على أساس المعاملة بالمثل، شريطة أن تبقى هذه المعدات والمؤن على متن الطائرات.

(2) إن المعدات الاعتيادية، ووقود الطائرات، وزيوت التشحيم، والمؤن الفنية الإستهلاكية، وقطع الغيار بما فيها محركات الطائرات، وخزين الطائرات (بما في ذلك وبدون تحديد لهذه المواد مثل المواد الغذائية، والمشروبات والتبغ)، ومخزون تذاكر السفر المطبوعة، وقوائم الشحن الجوي، وأية مواد مطبوعة تحمل شعار مؤسسة النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين، وكذلك المواد الدعائية العادية التي يتم توزيعها بدون اجر من قبل تلك المؤسسة وتستورد في منطقة الطرف المتعاقد الآخر من قبل تلك المؤسسة المعينة أو من قبل أحد ما نيابة عنها، أو يتم أخذها على متن الطائرات التي تشغلها تلك المؤسسة المعينة. يجب أن تعفى من قبل الطرف المتعاقد الآخر على أساس المعاملة بالمثل من جميع الرسوم الجمركية، والضرائب، والرسوم المشابهة والأجور، وليس على أساس تكلفة الخدمات المقدمة عند وصولها حتى وإن استعملت تلك المواد والمعدات، والمواد الأخرى خلال أي جزء من برنامج رحلتها التي تتم فوق منطقة الطرف المتعاقد الآخر.

(د) يمكن لسلطات الطيران المدني لأي من الطرفين المتعاقدين سحب موافقتها على أي تعرفه قد ووفق عليها أو اعتبار أنه قد ووفق عليها، وذلك بإشعار قرارها لمؤسسة النقل الجوي التي تستوفي هذه التعرفة في غضون (90) يوماً، وعلى تلك المؤسسة وقف العمل بهذه التعرفة من تاريخ انتهاء تلك المدة المحددة.

إستناداً لأحكام الفقرتين (5) و (10 - ج) من هذه المادة، فإنه لا يجوز لسلطات الطيران المدني لأحد الطرفين المتعاقدين عدم الموافقة على أية تعرفه مقترحة تقدم إليها من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية وتكون مرتبطة (على سبيل المثال مطابقة لمستوى التسعيرة ، وشروط انتهاء تاريخ سريانها وليس بالضرورة الطرق المستخدمة) لتلك التعرفة التي تستوفي من قبيل أية مؤسسة نقل جوي لذلك الطرف المتعاقد بغرض مقارنتها للخدمات بين نفس النقاط أو تكون أكثر تقييداً أو أعلى من تلك التعرفة .

(11)

(10) (أ) إن التعرفة التي تستوفى من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل هونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص للنقل بين هونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص ودولة البحرين يجب أن تكون موافق عليها من قبل سلطات الطيران المدني بدولة البحرين ، وكذلك من قبل دولة أخرى متى تطلب ذلك . كما أن التعرفة التي تستوفى من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل دولة البحرين للنقل بين هونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص ودولة البحرين يجب الموافقة عليها من قبل سلطات الطيران المدني لهونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص، وكذلك من قبل دولة أخرى متى تطلب ذلك .

(ب) أية تعرفة مقترحة للنقل يجب أن تقدم من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها من قبل سلطات الطيران المدني للطرف المتعاقد الآخر ويجب تقديمها حسب الشكل الذي تحدده تلك السلطات لتوضيح التفاصيل المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة وليس بأقل من فترة (30) يوماً (أو فترة أقل من ذلك حسب الفترة المقررة) قبل التاريخ المقترح لسريان التعرفة وفي هذه الحالة تعتبر التعرفة المقترحة بأنه قد تم تقديمها في التاريخ الذي استلمت فيه من قبل تلك السلطات .

(ج) يمكن الموافقة على هذه التعرفة في أي وقت من قبل سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين عند تقديمها من قبل أحد ما . وإذا لم تبين أية سلطة من سلطات الطيران المدني عدم موافقتها على التعرفة خلال فترة (30) يوماً من التاريخ الذي تقدمت به مؤسسة النقل الجوي التابعة لها للموافقة فتعتبر التعرفة موافق عليها .

موافقتها على هذه التعرّفة المقترحة خلال فترة (30) يوماً (أو خلال فترة أقل من ذلك حسب ما يمكن الإتفاق عليه بين سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين).

(6) إذا كان إشعار الرفض قد تم تقديمه طبقاً لأحكام الفقرة (5) من هذه المادة ، ففي هذه الحالة تسمى سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين بتحديد تعرّفة بالإتفاق المشترك . ولهذا الغرض يمكن لأحد الطرفين المتعاقدين خلال فترة (30) يوماً من تاريخ الإشعار بالرفض، طلب عقد مشاورات بين سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين خلال فترة (30) يوماً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر هذا الطلب كتابياً.

(7) إذا لم تتفق سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين على التعرّفة المقدمة لها طبقاً للفقرة (5) من هذه المادة، وإذا لم تتمكن سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين من تحديد تعرّفة بالإتفاق المشترك طبقاً للفقرة (6) من هذه المادة، ففي هذه الحالة يتم تسوية الخلاف طبقاً لأحكام المادة (15) من هذه الإتفاقية.

(8) تبقى التعرّفة الموضوعة طبقاً لأحكام هذه المادة سارية النفاذ لفترة ما لحين وضع تعرّفة أخرى تستبدل بها.

(9) يمكن لسلطات الطيران المدني لكلا الطرفين المتعاقدين الإتفاق فيما بينهما على عدم تمديد سريان فترة التعرّفة وفقاً للفقرة (8) من هذه المادة في الحالات التالية :-

(أ) وجود تاريخ محدد لإنهاء سريان التعرّفة لأكثر من (12) شهراً بعد التاريخ الذي ينتهي بموجبه نفاذها.

(ب) عدم وجود تاريخ محدد لإنهاء سريانها، لأكثر من (12) شهراً بعد التاريخ الذي استبدلت به التعرّفة المقدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي للطرف المتعاقد بموجب طلب إلى سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين.

(2) من هذه المادة مع طلب الموافقة عليها من خلال التشاور مع مؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تشغل على نفس الطريق الجوي سواء كان ذلك كله أو جزء منه، وذلك قبل اقتراح هذه التعرفة .

ومع ذلك ، فيتعين على مؤسسة النقل الجوي المعنية عدم الشروع في هذا الاقتراح، كما يجب على سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين عدم الموافقة على أية تعرفة إذا فشلت تلك المؤسسات في الإتفاق مع مؤسسات النقل الجوي الأخرى على هذه التعرفة، أو بسبب عدم تشغيل مؤسسة نقل جوي أخرى على نفس الخطوط . إن الإشارات المبينة في الفقرة السابقة بالنسبة لمعنى " نفس الخط " تعني الخط المشغل، وليس الخط المحدد.

(4) أية تعرفة مقترحة للنقل بين هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص ودولة البحرين يجب أن تقدم إلى سلطات الطيران المدني لكلا الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها، وفي هذه الحالة فإن سلطات الطيران المدني يمكنها أن تطلب بصورة منفردة عدم تحديد التفاصيل المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة ، وفي هذه الحالة يجب تقديم تعرفة جديدة قبل فترة (60) يوماً (أو خلال فترة أقل من ذلك حسب ما يمكن الإتفاق عليه بين سلطات الطيران المدني لتحديد الفترة المطلوبة) ، وذلك قبل سريان التاريخ المقترح للتعرفة . إن التعرفة المقترحة يجب اعتبارها كتعرفة مقدمة لسلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين من تاريخ إستلامها من قبل تلك السلطات.

(5) أية تعرفة مقترحة يمكن الموافقة عليها في أي وقت من قبل سلطات الطيران المدني لكلا الطرفين المتعاقدين شريطة أن يكون قد تم تقديمها للموافقة طبقاً للفقرة (4) من هذه المادة، وبذلك تعتبر الموافقة قد تمت من قبل سلطات الطيران المدني لذلك الطرفين المتعاقدين على هذه التعرفة ، إلا إذا قامت إحدى سلطات الطيران المدني التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين بإبلاغ سلطات الطيران المدني للطرف المتعاقد الآخر كتابياً عن عدم

المادة السابعة
التعريف

(1) إن اصطلاح "تعريف" يقصد به معنى واحد أو أكثر حسب المعاني التالية:

(أ) الأجر الذي يفرض نظير نقل الركاب وأمتعتهم الشخصية على الخدمات الجوية المجدولة، وكذلك أجور وشروط الخدمات الأخرى المرتبطة بذلك النقل .

(ب) السعر الذي تتقاضاه مؤسسة النقل الجوي لقاء نقل البضائع (بإستثناء البريد) على الخدمات الجوية المجدولة .

(ج) الشروط التي تحكم وضع أو تطبيق أي من ذلك السعر أو الأجر بما فيها أية منافع تابعة لها.

(د) سعر العمولة المدفوع من قبل مؤسسة النقل الجوي للوكيل لقاء بيعه تذاكر السفر، أو نظير استكماله لقوائم الشحن الجوي للنقل على الخدمات الجوية المجدولة.

(2) إن التعريف التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين للنقل بين هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص ودولة البحرين يجب أن يتم الموافقة عليها من قبل سلطات الطيران المدني في كلا الطرفين المتعاقدين، و يجب أن تحدد بمستويات معقولة على أساس مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك، بما فيها تكاليف تشغيل الخدمات المتفق عليها، ومصالح الطرفين، والربح المعقول ، و تعريف مؤسسات النقل الجوي التي تعمل على نفس الطريق الجوي، سواء كان ذلك كله أو جزء منه.

(3) بإمكان مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين الإتفاق على التعريف المشار إليها في الفقرة

المادة السادسة

المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

(1) تتاح فرص عادلة ومتساوية لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين لتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة.

(2) عند تشغيل الخدمات المتفق عليها، على مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف متعاقد أن تأخذ بعين الاعتبار مصالح المؤسسة الجوية للطرف المتعاقد الآخر، بحيث لا تمس بدون وجه حق الخدمات التي تقدمها الأخيرة على كل الطريق الجوي أو على جزء منه.

(3) إن الخدمات المتفق عليها والمقدمة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين يجب أن تتناسب مع حاجات الجمهور للنقل على الطرق المبنية، وأن يكون هدفها الرئيسي توفير سعة بمعامل حمولة معقولة تتلائم مع الحاجات القائمة والمؤقتة لنقل الركاب والبضائع بما فيها البريد القائمة من أو القاصدة إلى منطقة الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي. إن حكم نقل الركاب والبضائع بما فيها البريد، سواء المأخوذ من أو المنزل في نقاط واردة من الطرق المبنية في النقاط الواقعة في منطقة الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي يجب أن يطبق وفقا للمبادئ العامة التي تقضي بأن تكون السعة متناسبة مع :

(أ) متطلبات الحركة من وإلى منطقة الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي.

(ب) احتياجات الحركة للمنطقة التي تمر من خلال الخطوط المتفق عليها، وذلك بعد مراعاة الخدمة الجوية الأخرى التي تقوم بتشغيلها مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول التي يشملها ذلك الإقليم.

(ج) متطلبات مؤسسة النقل الجوي أثناء عملياتها العابرة

المادة الخامسة

سحب أو وقف تراخيص التشغيل

(1) يحق لكل طرف متعاقد سحب أو وقف ترخيص التشغيل لممارسة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للحقوق المبينة في المادة الثالثة فقرة (2) من هذه الإتفاقية ، أو فرض الشروط التي يراها ضرورية لممارسة تلك الحقوق في الحالات التالية :

(أ) بالنسبة لحكومة هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص فـي أيـة حالة لا يقتنع فيها أن الملكية الجوهرية لمؤسسة النقل الجوي المعينة وإدارتها الفعلية بيد حكومة دولة البحرين أو بيد رعاياها.

(ب) وبالنسبة لحكومة دولة البحرين في أية حالة لا يقتنع أن مؤسسة النقل الجوي المعينة قد تم تأسيسها بالفعل في هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص وكذلك في حالة لا يقتنع فيها بأن المقر الرئيسي لأعمال تلك المؤسسة كائن في هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص.

(ج) في حالة عدم التزام تلك المؤسسة الجوية بقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق.

(د) في حالة فشل تلك المؤسسة الجوية بالتشغيل وفقاً للشروط المبينة في الإتفاق الحالي.

(2) ما لم يكن السحب أو الوقف الفوري، أو فرض الشروط المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة ضرورياً لمنع التمادي في خرق القوانين والأنظمة، فلا يمارس هذا الحق إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر.

المادة سابعة

تعيين وترخيص مؤسسات النقل الجوي

- (1) لكل طرف متعاقد الحق في أن يعين كتابة لدى الطرف المتعاقد الآخر مؤسسة نقل جوي ولحظة أو أكثر بفرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة، وكذلك سحب أو تعديل هذا للتعيين.
- (2) عند استلام ذلك التعيين، على الطرف المتعاقد الآخر مع مراعاة أحكام الفقرتين (3) و (4) من هذه المادة منح مؤسسة النقل الجوي المعينة ترخيص التشغيل اللازم دون تأخير.
- (3) (أ) يحق لهونغ كونغ الإقليم الإداري الخامس أن تمتنع عن منح ترخيص التشغيل المشار إليها في الفقرة (2) من هذه المادة، أو فرض الشروط التي تراها ضرورية لممارسة مؤسسة النقل الجوي للمعينة من قبل حكومة دولة البحرين للحقوق المبينة في المادة الثالثة فقرة (2) من هذه الإتفاقية، في أية حالة لا يقتنع فيها أن الملكية الجوهرية لتلك المؤسسة أو إدارتها الفعلية بيد حكومة دولة البحرين أو بيد رعاياها.
- (ب) كما يحق لحكومة دولة البحرين أن تمتنع عن منح تراخيص التشغيل المشتر إليها في لفقرة (2) من هذه المادة، أو فرض الشروط التي تراها ضرورية لممارسة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص للحقوق المبينة في المادة الثالثة فقرة (2) من هذه الإتفاقية، في أية حالة لا يقتنع فيها أن هذه المؤسسة قد تم تأسيسها وتعيين مقرها الرئيسي في هونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص.
- (4) يجوز لسلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر بأن تتنصها بأنها مؤهلة لإستيفاء متطلبات لقوانين والأنظمة من قبل تلك السلطات بصورة إستيادية ومعقولة على تشغيل الخدمات الجوية الدولية.
- (5) يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي عينت ومنحت ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ تشغيل الخدمات المتفق عليها بشرط أن تلتزم بالأحكام المبينة في هذا الإتفاق.

المادة الثالثة
منح حقوق النقل الجوي

- (1) يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية بالنسبة لخدماتها الجوية :
(أ) الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون هيوط.
- (ب) التوقف في الإقليم المذكورة لغير أغراض النقل.
(ج) إنزال، واخذ حركة دولية للركاب، والبضائع، والبريد، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المبينة في جدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية سواء كان ذلك بصورة مجتمعة أو منفردة.
- (2) يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية لغرض تشغيل خدمات جوية دولية على الطرق المبينة بالقسم اللازم لها وملحق هذه الاتفاقية. ويطلق على هذه الخدمات والطرق " الخدمات المتفق عليها " و " الطرق المحددة " على التوالي. تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين إضافة إلى الحقوق المبينة في الفقرة (1) من هذه المادة، عند تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطريق المبين بحق التوقف في منطقة الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المقررة لذلك الطريق وفقاً لجدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية لغرض اخذ وإنزال ركاب، وبضائع، وبريد سواء كان ذلك بصورة منفردة أو مجتمعة.
- (3) ليس في نص الفقرة (2) من هذه المادة ما يمكن تفسيره على ان يحق لمؤسسات النقل الجوي لأحد الطرفين المتعاقدين الحق بأخذ ركاب، وبضائع، وبريد لقاء عوض، أو أجر في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، والقاصدة نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر.
- (4) في حالة عدم تمكن مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين من تشغيل خدماتها على الطرق المعتادة، بسبب وجود نزاع مسلح، أو إشكالات سياسية، أو تطورات، أو ظروف غير عادية خاصة، يجب على الطرف المتعاقد الآخر بذل جهوده قدر المستطاع لتسهيل استمرارية عمليات هذه الخدمة بواسطة فتح طرق جوية تكون بمثابة ترتيبات مؤقتة أثناء هذه الظروف.

المادة الثانية
تطبيق أحكام معاهدة الطيران المدني الدولية (شيكاغو 1944)
للخدمات الجوية الدولية

عند تطبيق هذه الإتفاقية، على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا وفقا لأحكام معاهدة الطيران المدني الدولية المفتوحة للتوقيع عليها بشيكاغو في اليوم السادس من شهر ديسمبر لعام 1944 بضمنها الملاحق، وأية تعديلات على المعاهدة، أو على ملاحقها ، والتي تطبق على الطرفين المتعاقدين طالما كانت هذه الأحكام مطبقة على الخدمات الجوية الدولية.

المادة الأولى
التعاريف

لأغراض الاتفاق الحالي وما لم ينص على خلاف ذلك :

(أ) يقصد بإصطلاح " سلطات الطيران المدني " بالنسبة لهونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص، مدير الطيران المدني وبالنسبة لحكومة دولة البحرين، وزارة المواصلات ممثلة في وكيل الوزارة لشئون الطيران المدني أو في كلتا الحالتين أية سلطة أخرى أو شخص مخول بالقيام بالمهام التي تمارس حالياً من قبل السلطات المذكورة.

(ب) يقصد بإصطلاح " مؤسسة النقل الجوي المعينة " مؤسسة النقل الجوي التي عينت وخولت وفقاً لأحكام المادة الرابعة من هذا الاتفاق.

(ج) يقصد بإصطلاح "خدمة جوية و" خدمة جوية دولية و" مؤسسة نقل جوي " و " التوقف لغير أغراض النقل " المعاني المعينة لها تباعاً في المادة (96) من المعاهدة المذكورة.

(د) يقصد بإصطلاح " الإقليم " بالنسبة لهونغ كونغ الإقليم الإداري الخاص بضمناها جزيرة هونغ كونغ، وكولون والأقاليم الجديدة، وبالنسبة لدولة البحرين سيكون لها نفس المعنى قرين هذا الإصطلاح لكلمة الإقليم الموضح في المادة الثانية من معاهدة الطيران المدني الدولية ، والمفتوحة للتوقيع عليها بمدينة شيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر 1944.

(هـ) هذه " الإتفاقية " وتعني الإتفاقية الحالية بضمناها الملاحق أو أية تعديلات عليها أو على هذه الإتفاقية.

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]

اتفاقية الخدمات الجوية
بين
حكومة هونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص لجمهورية الصين
الشعبية
و
حكومة دولة البحرين

ان حكومة هونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص لجمهورية الصين الشعبية
"هونغ كونغ الاقليم الاداري الخاص" وحكومة دولة البحرين رغبة منهما
في عقد اتفاقية بغرض تنظيم الخدمات الجوية بين هونغ كونغ الاقليم
الاداري الخاص والبحرين فقد اتفقتا على ما يلي:

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE HONG KONG SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA AND THE GOVERNMENT OF THE STATE OF BAHRAIN CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China ("the Hong Kong Special Administrative Region") and the Government of The State of Bahrain,

Desiring to conclude an Agreement for the purpose of providing the framework for air services between the Hong Kong Special Administrative Region and Bahrain,

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

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

(a) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Hong Kong Special Administrative Region, the Director of Civil Aviation, and in the case of The State of Bahrain, Ministry of Transportation represented by the Under Secretary for Civil Aviation Affairs, or, in both cases, any person or body authorised to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;

(b) The term "designated airlines" means airlines which have been designated and authorised in accordance with Article 4 of this Agreement;

(c) The term "area" in relation to the Hong Kong Special Administrative Region includes Hong Kong Island, Kowloon and the New Territories and in relation to The State of Bahrain has the meaning assigned to "territory" in Article 2 of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

(d) 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 said Convention;

(e) The term "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement.

Article 2. Provisions of the Chicago Convention Applicable to International Air Services

In implementing this Agreement, the Contracting Parties shall act in conformity with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, including the Annexes and any amendments to the Convention or to its Annexes which apply to both Contracting Parties, insofar as these provisions are applicable to international air services.

Article 3. Granting 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 area without landing;
- (b) The right to make stops in its area 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 Annex to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the designated airlines of each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the area of the other Contracting Party at points determined for that route in accordance with the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right to take on board, at one point in the area of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the area 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) (a) The Government of the Hong Kong Special Administrative Region 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 State of Bahrain of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of The State of Bahrain or its nationals.

(b) The Government of The State of Bahrain 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 of the rights specified in Article 3(2) of this Agreement by a designated airline of the Hong Kong Special Administrative Region,

in any case where it is not satisfied that the airline so designated is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region.

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

(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 Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke or suspend an operating authorisation for 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) (i) In the case of the Government of the Hong Kong Special Administrative Region, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Government of The State of Bahrain or its nationals;

(ii) In the case of the Government of The State of Bahrain, in any case where it is not satisfied that the airline so designated is incorporated and has its principal place of business in the Hong Kong Special Administrative Region; or

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

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

(2) Unless immediate revocation or suspension of the operating authorisation mentioned in paragraph (1) of this Article or imposition of the conditions therein 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 the Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.

(2) In operating the agreed services the designated airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated 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 meet the current and reasonably anticipated requirements for

the carriage of passengers and cargo, including mail, originating in or destined for the area 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 other than points in the area of the Contracting Party which designated the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

(a) Traffic requirements to and from the area of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) Traffic requirements of the region through which the agreed service passes, taking account of other air services established by airlines of the States comprising that region; and

(c) The requirements of through airline operation.

(4) The capacity to be provided on the specified routes shall be such as is from time to time jointly determined by the Contracting Parties.

Article 7. Tariffs

(1) The term "tariff" means one or more of the following:

(a) The fare charged by an airline for the carriage of passengers and their baggage on scheduled air services and the charges and conditions for services ancillary to such carriage;

(b) The rate charged by an airline for the carriage of cargo (excluding mail) on scheduled air services;

(c) The conditions governing the availability or applicability of any such fare or rate including any benefit attaching to it; and

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

(2) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Contracting Parties for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and The State of Bahrain shall be those approved by the aeronautical authorities of both Contracting Parties and shall be established at reasonable levels, due regard being had to all relevant factors, including the cost of operating the agreed services, the interests of users, reasonable profit and the tariffs of other airlines operating over the whole or part of the same route.

(3) The tariffs referred to in paragraph (2) of this Article may be agreed by the designated airlines of the Contracting Parties seeking approval of the tariffs, which may consult other airlines operating over the whole or part of the same route, before proposing such tariffs. However, a designated airline shall not be precluded from proposing, nor the aeronautical authorities of the Contracting Parties from approving, any tariff, if that airline shall have failed to obtain the agreement of the other designated airlines to such tariff, or because no other designated airline is operating on the same route. References in this and the preceding paragraph to "the same route" are to the route operated, not the specified route.

(4) Any proposed tariff for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and The State of Bahrain shall be filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by the designated airline or airlines seeking its approval in such form as the

aeronautical authorities may separately require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article. It shall be filed not less than 60 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) before the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed with the aeronautical authorities of a Contracting Party on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(5) Any proposed tariff may be approved by the aeronautical authorities of a Contracting Party at any time and, provided it has been filed in accordance with paragraph (4) of this Article, shall be deemed to have been approved by the aeronautical authorities of that Contracting Party unless, within 30 days (or such shorter period as the aeronautical authorities of the Contracting Parties may agree) after the date of filing, the aeronautical authorities of one Contracting Party have served on the aeronautical authorities of the other Contracting Party written notice of disapproval of the proposed tariff.

(6) If a notice of disapproval is given in accordance with the provisions of paragraph (5) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties may jointly determine the tariff. For this purpose, one Contracting Party may, within 30 days of the service of the notice of disapproval, request consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties which shall be held within 30 days from the date the other Contracting Party receives such request in writing.

(7) If a tariff has been disapproved by the aeronautical authorities of a Contracting Party in accordance with paragraph (5) of this Article, and if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have been unable jointly to determine the tariff in accordance with paragraph (6) of this Article, the dispute may be settled in accordance with the provisions of Article 15 of this Agreement.

(8) Subject to paragraph (9) of this Article, a tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain valid until a replacement tariff has been established.

(9) Except with the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and for such period as they may agree, the validity of a tariff shall not be prolonged by virtue of paragraph (8) of this Article:

(a) Where a tariff has a terminal date, for more than 12 months after that date;

(b) Where a tariff has no terminal date, for more than 12 months after the date on which a replacement tariff is filed with the aeronautical authorities of the Contracting Parties by a designated airline of a Contracting Party.

(10) (a) The tariffs to be charged by the designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region for carriage between Bahrain and another State shall be subject to approval by the aeronautical authorities of The State of Bahrain and, where appropriate, of the other State. The tariffs to be charged by the designated airlines of The State of Bahrain for carriage between the Hong Kong Special Administrative Region and a State other than Bahrain shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the Hong Kong Special Administrative Region and, where appropriate, of the other State.

(b) Any proposed tariff for such carriage shall be filed by the designated airline of one Contracting Party seeking approval of such tariff with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. It shall be filed in such form as those aeronautical authorities may

require to disclose the particulars referred to in paragraph (1) of this Article and not less than 90 days (or such shorter period as they may decide) prior to the proposed effective date. The proposed tariff shall be treated as having been filed on the date on which it is received by those aeronautical authorities.

(c) Such tariff may be approved at any time by the aeronautical authorities of the Contracting Party with whom it has been filed and shall be deemed to have been approved by them unless, within 30 days after the date of filing, they have served on the designated airline seeking approval of such tariff written notice of disapproval.

(d) The aeronautical authorities of a Contracting Party may withdraw approval of any such tariff approved or deemed to be approved by them on giving 90 days' notice to the designated airline charging such tariff. That airline shall cease to charge such tariff at the end of that period.

(11) Notwithstanding the provisions of paragraphs (5) and (10)(c) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party shall not disapprove any proposed tariff filed with them by a designated airline which corresponds (e.g. in price level, conditions and date of expiry but not necessarily the routing being used) to the tariff charged by an airline of that Contracting Party for comparable services between the same points or is more restrictive or higher than that tariff.

Article 8. Customs Duties

(1) Aircraft operated in international air services by the designated airlines of one Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, and aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) which are on board such aircraft shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, provided such regular equipment and such other items remain on board the aircraft.

(2) Regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco), printed ticket stock, air waybills, any printed material which bears insignia of a designated airline of one Contracting Party and usual publicity material distributed without charge by that designated airline, introduced into the area of the other Contracting Party by or on behalf of that designated airline or taken on board the aircraft operated by that designated airline, shall be exempted by the other Contracting Party on the basis of reciprocity from all customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival, even when such regular equipment and such other items are to be used on any part of a journey performed over the area of the other Contracting Party.

(3) The regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the customs authorities of the other Contracting Party.

(4) The regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article may be unloaded in the area of the other Contracting Party with the approval of the

customs authorities of that other Contracting Party. In these circumstances, such regular equipment and such items shall enjoy, on the basis of reciprocity, the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article until they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations. The customs authorities of that other Contracting Party may however require that such regular equipment and such items be placed under their supervision up to such time.

(5) The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the area of the other Contracting Party of the regular equipment and the other items referred to in paragraphs (1) and (2) of this Article, provided that that other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from that other Contracting Party.

(6) Baggage and cargo in direct transit across the area of a Contracting Party shall be exempt from customs duties, excise taxes and similar fees and charges not based on the cost of services provided on arrival.

Article 9. Aviation Security

(1) Each Contracting Party reaffirms that its obligation to the other Contracting Party to protect the security of civil aviation against unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Each Contracting Party shall in particular act in conformity with the aviation security provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

(2) Each Contracting Party shall be provided at its request with all necessary assistance by the other Contracting Party 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 applicable aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944. Each Contracting Party shall require that operators of aircraft of its registry or operators of aircraft having their principal place of business or permanent residence in its area, and the operators of airports in its area, act in conformity with such aviation security provisions.

(4) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the area of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its area to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.

Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

Article 10. Provision of Statistics

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall, on request, provide such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of that Contracting Party to the aeronautical authorities of the other Contracting Party. 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. Conversion and Remittance of Revenue

(1) The designated airlines of the Hong Kong Special Administrative Region shall have the right to convert and remit to the Hong Kong Special Administrative Region from Bahrain on demand local revenues in excess of sums locally disbursed. The designated airlines of The State of Bahrain shall have the right to convert and remit to Bahrain from the Hong Kong Special Administrative Region on demand local revenues in excess of sums locally disbursed.

(2) The conversion and remittance of such revenues shall be permitted without restriction 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 airlines of each Contracting Party shall have the right, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and maintain in the area of that other Contracting Party those of their own managerial, technical, operational and other specialist staff who are required for the provision of air transportation.

(2) Subject to the laws and regulations of the Contracting Parties, the designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the area of the other Contracting Party, either directly or through agents. The designated 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) The term "user charge" means a charge made to airlines by the competent authorities 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.

(2) A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.

(3) 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 organizations. 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

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

Article 15. 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 a 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 State which can be regarded as neutral in relation to the dispute, 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, a 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 considers that he is a national of a State which cannot be regarded as neutral in relation to the

dispute, the most senior Vice-President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.

(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 a Contracting Party, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 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 a 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, after the date both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

(6) A Contracting Party may submit a request 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 or Vice-President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

Article 16. Amendment

Any amendments to this Agreement agreed by the Contracting Parties shall enter into force when confirmed in writing by the Contracting Parties.

Article 17. Termination

One Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. 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 such notice by that other Contracting Party, unless such notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

Article 18. Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 19. Entry into Force

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

In witness whereof, the undersigned, being duly authorised by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate at Hong Kong this 3rd day of March, 1998 in the English and Arabic languages, both texts being equally authoritative. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government
of the Hong Kong Special Administrative Region
of the People's Republic of China:

STEPHEN IP

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 Hong Kong Special Administrative Region:

Hong Kong Special Administrative Region--intermediate points--Bahrain--points beyond.

Notes

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.

2. The designated airline or airlines of the Hong Kong Special Administrative Region may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve intermediate points in any order, points in Bahrain in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at the Hong Kong Special Administrative Region.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at points in Bahrain or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

Section 2

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

Bahrain--intermediate points--Hong Kong Special Administrative Region--points beyond.

Notes

1. The points to be served on the routes specified above are to be jointly determined by the Contracting Parties.

2. The designated airline or airlines of The State of Bahrain may on any or all flights omit calling at any points on the routes specified above, and may serve points in Bahrain in any order, intermediate points in any order, and points beyond in any order, provided that the agreed services on these routes begin at points in Bahrain.

3. No traffic may be taken on board at an intermediate point or at a point beyond and discharged at the Hong Kong Special Administrative Region or vice versa, except as may from time to time be jointly determined by the Contracting Parties.

4. No point in the mainland of China may be served as an intermediate point or a point beyond.

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉGION ADMINISTRATIVE SPÉCIALE DE HONG KONG DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE CHINE ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT DE BAHREÏN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine ("la Région administrative spéciale de Hong Kong") et le Gouvernement de l'État de Bahreïn,

Désireux de conclure un accord afin de mettre en place le cadre de l'exploitation des services aériens entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et le Bahreïn,

Sont convenus de ce qui suit :

Article premier. Définitions

Aux fins du présent Accord, à moins que le contexte n'en dispose autrement :

a) L'expression "autorités aéronautiques" désigne dans le cas de la Région administrative spéciale de Hong Kong, le Directeur de l'aviation civile et, dans le cas de l'État de Bahreïn, le Ministère des transports représenté par le Sous-Secrétaire à l'aviation civile, ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme habilité à exercer toutes fonctions qui relèvent à l'heure actuelle des autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;

b) L'expression "entreprise de transport aérien désignée" s'entend d'une entreprise de transport aérien désignée et autorisée, conformément à l'Article 4 du présent Accord;

c) L'expression "zone", en ce qui concerne la Région administrative spéciale de Hong Kong, inclut l'île de Hong Kong, Kowloon et les Nouveaux territoires et, en ce qui concerne l'État de Bahreïn, a la signification attribuée au terme "territoire" dans l'Article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

d) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "entreprise non commerciale" ont le sens que leur attribue l'Article 96 de la dite Convention;

e) L'expression "le présent Accord" désigne également l'Annexe audit Accord et tout amendement qui y serait apporté ainsi qu'au présent Accord.

Article 2. Dispositions de la Convention de Chicago applicables aux services aériens internationaux

Dans la mise en oeuvre du présent Accord, les Parties contractantes se conforment aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, y compris les Annexes et tous amendements apportés à ladite Convention ou à ses Annexes, qui s'appliqueraient aux deux Parties contractantes, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

Article 3. Octroi de droits

1. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits ci-après concernant ses services aériens internationaux :

- a) Le droit de survoler sa zone sans y atterrir;
- b) Le droit de faire escale dans sa zone à des fins non commerciales.

2. Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie les droits ci-après spécifiés dans le présent Accord aux fins d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes indiquées dans la partie correspondante de l'Annexe au présent Accord. Lesdits services et lesdites routes sont ci-après appelés "les services agréés" et "les routes spécifiées" respectivement. Pour l'exploitation des services agréés sur une route spécifiée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie contractante bénéficient, en sus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent Article, du droit de faire des escales dans la zone de l'autre Partie contractante en des points fixés sur cette route, conformément à l'Annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, y compris du courrier, séparément ou conjointement.

3. Aucune des dispositions du paragraphe 2 du présent Article n'est réputée conférer aux entreprises de transport aérien désignées de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer en un point de la zone de l'autre Partie contractante, des passagers et du fret, y compris du courrier, acheminés moyennant contrat de location ou rémunération, à destination d'un autre point de la zone de l'autre Partie contractante.

4. Si, en raison d'un conflit armé, de troubles ou de faits politiques nouveaux ou de circonstances particulières et inhabituelles, une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur la route normale, l'autre Partie contractante fait tout son possible pour faciliter le maintien du fonctionnement de ce service en réaménageant temporairement les routes de façon appropriée.

Article 4. Désignation et autorisation des entreprises de transport aérien

1. Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une ou plusieurs entreprises de transport aérien aux fins d'exploiter les services agréés sur les routes indiquées; elle peut aussi retirer ou modifier ces désignations.

2. Au reçu d'une désignation, l'autre Partie contractante doit, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent Article, accorder sans retard à l'entreprise ou aux entreprises de transport aérien désignées les autorisations d'exploitation voulues.

3. a) Le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent Article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée par l'État de Bahreïn, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord, s'il n'a pas la preuve qu'une partie substantielle de la propriété et du contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains du Gouvernement de l'État de Bahreïn ou de ses ressortissants.

b) Le Gouvernement de l'État de Bahreïn a le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation visées au paragraphe 2 du présent Article, ou d'imposer les conditions qu'il juge nécessaires à l'exercice, par une entreprise de transport aérien désignée par la Région administrative spéciale de Hong Kong, des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord, dans tous les cas où il n'est pas certain que ladite entreprise de transport aérien est bien immatriculée dans la Région administrative spéciale de Hong Kong et qu'elle y a son lieu principal d'activités.

4. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent exiger d'une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de respecter les conditions prescrites par les lois et règlements que ses autorités appliquent normalement et raisonnablement à l'exploitation des services aériens internationaux.

5. Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut commencer à exploiter 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 ou de suspendre une autorisation d'exploitation délivrée pour l'exercice des droits spécifiés au paragraphe 2 de l'Article 3 du présent Accord par une entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ces droits :

a) i) Dans le cas du Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong, si ce dernier n'a pas la preuve qu'une partie importante de la propriété et du contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains du Gouvernement de l'État de Bahreïn ou de ses ressortissants;

ii) Dans le cas du Gouvernement de l'État de Bahreïn si ce dernier n'a pas la preuve que cette entreprise de transport aérien a été constituée et a son établissement principal dans la Région administrative spéciale de Hong Kong; ou

b) Si l'entreprise de transport aérien en question manque à se conformer aux lois et aux règlements de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou

c) Si cette entreprise de transport aérien manque d'une autre façon à conformer son exploitation aux conditions prescrites par le présent Accord.

2. À moins qu'il ne soit immédiatement indispensable d'annuler ou de suspendre l'autorisation d'exploitation visée au paragraphe 1 du présent Article, ou d'imposer les conditions dont il est fait mention dans ce paragraphe afin d'empêcher la poursuite des infractions aux lois ou règlements, ce droit n'est exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6. Principes régissant l'exploitation des services agréés

1. Les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes ont la faculté d'exploiter les services agréés sur les routes indiquées dans des conditions d'équité et d'égalité.

2. Les entreprises de transport aérien désignées de chaque Partie contractante doivent, dans l'exploitation des services agréés, prendre en considération les intérêts des entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas porter indûment préjudice aux services que ces dernières assurent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services agréés fournis par les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes doivent être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transport sur les routes indiquées et avoir pour but essentiel de fournir, à un coefficient de charge 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 de la zone de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Pour le transport des passagers et des marchandises, y compris le courrier, embarqués et débarqués en des points des routes indiquées autres que ceux situés dans la région de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise, il convient de respecter les principes généraux suivant lesquels la capacité doit être adaptée :

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

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

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

4. La capacité à fournir sur les routes indiquées est déterminée conjointement de temps à autre par les Parties contractantes.

Article 7. Tarifs

1. Le terme "tarif" s'entend indifféremment :

a) Du prix demandé par une entreprise de transport aérien pour le transport des passagers et de leurs bagages par des services aériens réguliers, ainsi que des frais et conditions relatives aux prestations accessoires à ce transport;

b) Du taux de fret appliqué par une entreprise de transport aérien pour le transport du fret (à l'exception du courrier) par des services aériens réguliers;

c) Des conditions qui régissent la disponibilité ou l'applicabilité dudit prix ou dudit taux de fret, y compris les avantages qui s'y rattachent; et

d) De la commission versée par une entreprise de transport aérien à un agent sur les billets vendus ou sur les lettres de transport aérien établies par lui pour le transport par des services aériens réguliers.

2. Les tarifs que les entreprises de transport aérien désignées des Parties contractantes appliquent pour les transports entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et l'État de Bahreïn sont ceux approuvés par les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes; ils sont fixés à des taux raisonnables, compte dûment tenu de l'exploitation des services agréés, de l'intérêt des usagers, d'un bénéfice raisonnable et des tarifs des autres entreprises de transport aérien qui exploitent tout ou partie de la même route.

3. Les tarifs mentionnés au paragraphe 2 du présent article peuvent être fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes

qui sollicitent l'agrément du tarif, après consultation avec d'autres entreprises désignées exploitant tout ou partie de la même route. Toutefois, on ne peut empêcher une entreprise de transport aérien désignée de proposer, et les autorités aéronautiques d'approuver, un tarif, si cette entreprise n'a pas obtenu pour ce tarif l'accord des autres entreprises désignées, ou parce qu'aucune autre entreprise désignée n'exploite la même route. Aux fins du présent paragraphe et du paragraphe précédent, les références à la "même route" visent la route exploitée et non la route spécifiée.

4. Le tarif proposé pour le transport entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et l'État de Bahreïn doit être déposé auprès des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes sous la forme que les autorités aéronautiques peuvent séparément exiger pour faire apparaître les éléments d'information prévus au paragraphe 1 du présent Article. Il est déposé soixante jours au moins (ou un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes) avant la date proposée pour son entrée en vigueur. Le tarif proposé est considéré comme ayant été déposé auprès des autorités aéronautiques d'une Partie contractante à la date à laquelle il est reçu par lesdites autorités aéronautiques.

5. Tout tarif proposé peut être approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie contractante à tout moment et, à condition qu'il ait été déposé conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent Article, il est considéré comme ayant été approuvé par les autorités aéronautiques de ladite Partie contractante, sauf si dans les 30 jours (ou dans un délai plus court dont peuvent convenir les autorités aéronautiques des Parties contractantes), après la date du dépôt, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ont notifié par écrit leur désapprobation du tarif proposé aux autorités de l'autre Partie contractante.

6. Si une notification de désapprobation est adressée, conformément aux dispositions du paragraphe 5 du présent Article, les autorités aéronautiques des Parties contractantes peuvent fixer le tarif par accord mutuel. À cet effet, l'une des Parties contractantes peut, dans les 30 jours de la notification de désapprobation, demander des consultations entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui doivent avoir lieu dans les 30 jours de la réception par l'autre Partie contractante de la notification écrite de la demande.

7. Si un tarif est rejeté par l'une des autorités aéronautiques conformément au paragraphe 5 du présent Article, et si les autorités aéronautiques ne parviennent pas à fixer le tarif par accord mutuel, conformément au paragraphe 6 du présent article, le différend peut être réglé conformément aux dispositions de l'Article 15 du présent Accord.

8. Sous réserve du paragraphe 9 du présent Article, un tarif fixé conformément aux dispositions du présent Article reste en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif ait été fixé.

9. Sauf accord des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes, et pour la période dont elles peuvent convenir, un tarif n'est pas prorogé en vertu du paragraphe 8 du présent Article :

a) Au-delà de douze mois après la date d'expiration, quand ce tarif comprend une telle date; b) Quand il n'en comporte pas, au-delà de douze mois après la date du dépôt d'un nouveau tarif auprès des autorités aéronautiques des Parties contractantes par une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes;

10. a) Les tarifs appliqués par une entreprise de transport aérien désignée de la Région administrative spéciale de Hong Kong pour le transport entre l'État de Bahreïn et un autre État doivent être agréés par les autorités aéronautiques de l'État de Bahreïn et, le cas échéant, par celles de l'autre État. Les tarifs demandés par les entreprises de transport aérien désignées de l'État de Bahreïn pour les transports entre la Région administrative spéciale de Hong Kong et un État autre que l'État de Bahreïn doivent être agréés par les autorités aéronautiques de la Région administrative spéciale de Hong Kong et, le cas échéant, par celles de l'autre État.

b) Tout tarif proposé pour un transport de cette nature est déposé par l'entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes qui en sollicite l'agrément auprès des autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, dans la forme exigée par ces autorités afin de divulguer les éléments spécifiés au paragraphe 1 du présent Article, 90 jours au moins (ou dans un délai plus court si lesdites autorités y consentent) avant la date projetée de son entrée en vigueur. Le tarif proposé est réputé déposé à la date à laquelle ces autorités aéronautiques l'ont reçu.

c) Tout tarif ainsi proposé peut être agréé à tout moment par les autorités aéronautiques de la Partie contractante auprès desquelles il a été déposé et il est réputé tel par ces autorités, à moins que, dans les 30 jours suivant la date de son dépôt, elles ne fassent tenir à l'entreprise désignée qui en sollicite l'agrément une notification écrite signifiant leur refus.

d) Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante peuvent retirer leur agrément à tout tarif de cette nature déjà agréé ou réputé être agréé par elles, moyennant l'envoi d'un préavis de 90 jours à l'entreprise de transport aérien désignée qui applique ce tarif. L'entreprise en question cesse d'appliquer le tarif à la fin de cette période.

11. Nonobstant les dispositions du paragraphe 5 et de l'alinéa c) du paragraphe 10 du présent Article, les autorités aéronautiques d'une Partie contractante ne refusent pas un tarif proposé qui a été déposé auprès d'elles par une entreprise de transport aérien désignée et qui correspond (par exemple par son niveau, par les conditions dont il s'assortit et par sa date d'expiration, mais pas nécessairement l'itinéraire utilisé) au tarif appliqué par une entreprise de transport aérien de cette Partie contractante pour l'exploitation de services aériens comparables entre les mêmes points ou qui est plus élevé ou assorti de conditions plus restrictives que ledit tarif.

Article 8. Droits de douane

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par les entreprises désignées de chaque Partie contractante, leur équipement normal, leurs carburants et lubrifiants, leurs approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, leurs pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac) qui se trouvent à bord desdits aéronefs sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires, non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, à condition que ces équipements normaux et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Les équipements normaux, les combustibles, les lubrifiants, les approvisionnements techniques d'utilisation immédiate, les pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions de bord (y compris, mais non exclusivement, les denrées alimentaires, boissons et tabac), billets imprimés, feuilles de route, documents imprimés à en-tête de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes et les documents publicitaires usuels distribués gratuitement par ladite entreprise, introduits dans la région de l'une des Parties contractantes par ou pour le compte d'une entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou embarqués à bord d'aéronefs exploités par ladite entreprise de transport aérien, sont exemptés par l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, droits d'accise et autres redevances ou frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée, même si ces approvisionnements doivent être utilisés ou consommés au cours du survol de la région de l'autre Partie contractante.

3. Il peut être exigé que les équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article soient gardés sous la surveillance ou le contrôle des autorités douanières de l'autre Partie contractante.

4. L'équipement normal de bord, ainsi que les autres équipements et approvisionnements visés au paragraphe 1 du présent Article, peuvent être déchargés dans la région de l'autre Partie contractante avec l'accord de ses autorités douanières. Dans ce cas, ils bénéficient, sur la base de la réciprocité, des exemptions prévues au paragraphe 1 du présent article jusqu'au moment de leur réexportation ou de leur affectation à d'autres fins, effectuées conformément aux règlements douaniers. Les autorités douanières de cette autre Partie contractante peuvent cependant exiger que ces équipements et approvisionnements soient placés sous leur surveillance jusqu'à ce moment.

5. Les exemptions prévues dans le présent article s'appliquent également lorsqu'une entreprise de transport aérien désignée de l'une des Parties contractantes a conclu avec une ou plusieurs autres entreprises de transport aérien des arrangements en vue du prêt ou du transfert, dans la région de l'autre Partie contractante, de l'équipement normal et des autres équipements et approvisionnements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent Article, à condition que ladite ou lesdites autres entreprises de transport aérien bénéficient des mêmes exemptions de la part de cette autre Partie contractante.

6. Les bagages et les marchandises en transit direct dans la région d'une Partie contractante sont exonérés des droits de douane, droits d'accise et frais similaires non liés au coût d'une prestation de service à l'arrivée.

Article 9. Sécurité aérienne

1. Chaque Partie contractante réaffirme que l'obligation qu'elle a de protéger la sûreté de l'aviation civile contre toute intervention illicite fait partie intégrante du présent Accord. Chaque Partie contractante agit en particulier, conformément aux dispositions sur la sûreté de l'aviation de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, ouverte à la signature à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, ouverte à la signature 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, ouverte à la signature à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Chaque Partie contractante accorde sur demande à l'autre toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et les autres actes illicites dirigés contre la sûreté de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties contractantes, dans leurs relations mutuelles, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation fixées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Chaque Partie contractante exige des exploitants dont les aéronefs sont immatriculés sur son propre registre, ou qui ont leur lieu principal d'activités ou leur résidence permanente dans sa zone, et des exploitants d'aéroports de sa zone, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être requis de se conformer aux dispositions sur la sûreté de l'aviation visées au paragraphe 3 du présent Article, et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée dans sa zone, la sortie de sa zone ou le séjour dans sa zone. Chaque Partie contractante veille à ce que des mesures adéquates soient effectivement appliquées dans sa zone pour protéger les aéronefs et inspecter les passagers, l'équipage, les bagages à main, les bagages de soute, le fret, et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examine également avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronef civil ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et installations de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sans danger à cet incident ou à cette menace d'incident.

Article 10. Fourniture de statistiques

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

Article 11. Conversion et transfert des recettes

1. Les entreprises de transport aérien désignées de la Région administrative spéciale de Hong Kong ont le droit de convertir et de transférer dans ladite Région hors de l'État de Bahreïn, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

Les entreprises de transport aérien désignées de l'État de Bahreïn ont le droit de convertir et de transférer hors de la Région administrative spéciale de Hong Kong vers l'État de Bahreïn, sur simple demande, l'excédent de leurs recettes locales sur leurs dépenses locales.

2. La conversion et le transfert de ces recettes sont autorisés sans restriction au taux de change applicable aux transactions au comptant en vigueur au moment où ces recettes sont présentées pour conversion et transfert, et ne sont frappés d'aucune charge à l'exception de celles normalement demandées par les banques pour exécuter ces opérations.

Article 12. Représentation et ventes des entreprises de transport aérien

1. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante concernant l'entrée, le séjour et l'emploi, de faire entrer et d'employer dans la région de cette autre Partie contractante leurs cadres de direction, agents techniques, personnels d'exploitation et les 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 des prestations de transport aérien dans la région de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire de leurs agents. Les entreprises de transport aérien désignées de chacune des Parties contractantes ont le droit de vendre et toute personne a la faculté d'acheter sans restriction aucune ces prestations en monnaie locale ou en toute autre monnaie librement convertible.

Article 13. Redevances d'usage

1. L'expression "redevances d'usage" s'entend des paiements demandés aux entreprises de transport aérien par les autorités aéronautiques compétentes, ou qu'elles permettent de demander à ces entreprises, pour l'utilisation des terrains ou d'installations d'aéroports ou encore d'installations de navigation aérienne, y compris les prestations et facilités qui y sont associées, par les aéronefs, leurs équipages, leurs passagers et les marchandises transportés.

2. Une Partie contractante n'impose pas ou ne permet que soient imposées aux entreprises de transport aérien désignées de l'autre Partie contractante des redevances d'usage plus élevées que celles imposées aux entreprises de transport aérien d'autres États exploitant des services aériens internationaux similaires.

3. Chaque Partie contractante encourage la concertation, concernant les redevances d'usage entre ses autorités responsables de la perception de ces redevances et les entreprises de transport aérien qui utilisent les services et installations fournis par ces autorités, concertation qui a lieu dans la mesure du possible par l'entremise des organisations représentatives de ces entreprises. Toutes propositions de modification des redevances d'usage sont communiquées aux usagers avec un délai de préavis raisonnable pour leur permettre d'exprimer leur opinion avant que les modifications entrent en vigueur. Chaque Partie contractante encourage en outre ses autorités compétentes en matière de redevances et les usagers à échanger les informations utiles concernant les redevances d'usage.

Article 14. Consultations

Chaque Partie contractante peut à tout moment demander des consultations concernant la mise en oeuvre, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. Ces consultations, qui peuvent se dérouler entre les autorités aéronautiques des Parties contractantes, débutent dans les 60 jours suivant la date de réception par l'autre Partie contractante d'une demande écrite, à moins que les Parties contractantes n'en soient convenues autrement.

Article 15. Règlement des différends

1. Si un différend surgit entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforcent d'abord de le régler par négociations.

2. Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles peuvent soumettre le différend à une personne ou à un organisme convenu entre elles ou, à la demande de l'une des Parties contractantes, pour décision, à un tribunal de trois arbitres qui est constitué comme suit :

a) Dans les 30 jours suivant la réception d'une demande d'arbitrage, chaque Partie contractante désigne un arbitre. Un ressortissant d'un État pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, qui assumera les fonctions de Président du tribunal, est désigné comme troisième arbitre par accord entre les deux arbitres, dans les 60 jours de la désignation du second;

b) S'il n'a été procédé à aucune désignation dans les délais spécifiés ci-dessus, l'une des Parties contractantes peut demander au Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la désignation nécessaire dans les 30 jours. Si le Président estime être ressortissant d'un État ne pouvant être considéré comme neutre par rapport au différend, le Vice-Président le plus ancien dont la neutralité ne peut être contestée procède à la désignation.

3. Sauf dispositions contraires prévues ci-après dans le présent Article, ou autres dispositions convenues entre les Parties contractantes, le tribunal fixe les limites de sa compétence et établit son règlement intérieur. Sur instructions du tribunal, ou à la requête de l'une des Parties contractantes, une conférence se réunit pour déterminer la question précise à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre, 30 jours au plus tard après que le tribunal ait été entièrement constitué.

4. Sauf dispositions contraires convenues par les Parties contractantes ou stipulées par le tribunal, chaque Partie contractante présente un mémoire dans les 45 jours de la constitution entière du tribunal. Les réponses sont présentées dans les 60 jours suivants. Le tribunal se réunit en séance à la requête de l'une des Parties contractantes ou à sa discrétion, dans les 30 jours suivant la date limite du dépôt des réponses.

5. Le tribunal s'efforce de rendre une décision écrite dans les 30 jours suivant la clôture de l'audience ou, en l'absence de celle-ci, dans les 30 jours suivant le dépôt de la deuxième réponse. La décision du tribunal est prise à la majorité des voix.

6. Une Partie contractante peut présenter des demandes d'éclaircissement concernant la décision dans les 15 jours suivant sa réception et lesdits éclaircissements sont donnés dans les 15 jours de la requête.

7. La décision du tribunal a force exécutoire à l'égard des Parties contractantes.

8. Chaque Partie contractante supporte les frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal, y compris les frais encourus par le Président ou le Vice-Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour la mise en oeuvre des procédures prévues à l'alinéa b) du paragraphe 2 du présent Article, sont partagés à égalité par les Parties contractantes.

Article 16. Amendements

Tout amendement apporté au présent Accord, convenu par les Parties contractantes, entre en vigueur lorsqu'il a été confirmé par écrit par les Parties contractantes.

Article 17. Dénonciation

L'une ou l'autre Partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre Partie contractante son intention de mettre fin au présent Accord. Le présent Accord prend fin à minuit (au lieu de réception de la notification), immédiatement avant la date anniversaire de la réception de ladite notification par cette autre Partie contractante, à moins que la notification soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ladite période.

Article 18. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

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

Article 19. Entrée en vigueur

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

En foi de quoi les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Hong Kong le 3 mars 1998, dans les langues anglaise et arabe, les deux textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais fera foi.

Pour le Gouvernement
de la Région administrative spéciale de Hong Kong
de la République populaire de Chine :

STEPHEN IP

Pour le Gouvernement de l'État de Bahreïn :

ALI BIN KHALIFA AL KHALIFA

ANNEXE

TABLEAU DES ROUTES

Première section

Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la Région administrative spéciale de Hong Kong :

Hong Kong - points intermédiaires - points à Bahreïn - points au-delà.

Notes

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.

2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de la Région administrative spéciale de Hong Kong peuvent lors de tout vol omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points dans l'État de Bahreïn, les points intermédiaires et les points au-delà, pourvu que les services agréés sur ces routes aient la Région administrative spéciale de Hong Kong comme point d'origine.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué dans l'État de Bahreïn, ou vice-versa, sauf sur décision que peuvent prendre conjointement les Parties contractantes de temps à autre.

4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

Section 2

Routes à exploiter par la ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'État de Bahreïn :

Points dans l'État de Bahreïn - points intermédiaires - Région administrative spéciale de Hong Kong - points au-delà.

Notes

1. Les points à desservir sur les routes indiquées ci-dessus sont déterminés conjointement par les Parties contractantes.

2. La ou les entreprises de transport aérien désignée(s) de l'État de Bahreïn peuvent lors de tout vol omettre de faire escale à n'importe quel point des routes indiquées ci-dessus et desservir dans n'importe quel ordre les points dans l'État de Bahreïn, les points intermédiaires et les points au-delà, pourvu que les services agréés sur ces routes aient un point dans l'État de Bahreïn comme point d'origine.

3. Aucun trafic ne peut être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà dans la Région administrative spéciale de Hong Kong, ou vice-versa, sauf sur décision que peuvent conjointement prendre les Parties contractantes de temps à autre.

4. Aucun point de Chine continentale ne peut être desservi comme point intermédiaire ou comme point au-delà.

[RELATED LETTER — LETTRE CONNEXE]

[CHINESE TEXT — TEXTE CHINOIS]

中華人民共和國香港特別行政區行政長官

董建華先生：

我謹通知你，中央人民政府授權香港特別行政區政府締結《中華人民共和國香港特別行政區政府和巴林國政府民航協定》。

順致敬意。

中華人民共和國國務院
副總理兼外交部長
錢其琛

一九九八年一月四日於北京

[TRANSLATION — TRADUCTION¹]

Mr. Tung Chee Hwa,

I hereby inform you that the Central People's Government authorizes the Government of the Hong Kong Special Administrative Region to conclude the Agreement between the Government of the Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China and the Government of The State of Bahrain concerning Air Services.

Best regards,

QIAN QICHEN
Vice Premier of the State Council
and Minister for Foreign Affairs

Beijing, 4 January 1998

Chief Executive
Hong Kong Special Administrative Region
People's Republic of China

1. Translation provided by the Government of China — Traduction fournie par le Gouvernement chinois.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

Monsieur le Chef de l'Exécutif,

Je vous informe par la présente que le Gouvernement populaire central autorise le Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de conclure l'Accord entre Gouvernement de la Région administrative spéciale de Hong Kong de la République populaire de Chine et le Gouvernement de l'État de Bahreïn relatif aux services aériens.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de mes sentiments les meilleurs,

QIAN QICHEN
Vice Premier Ministre du Conseil d'Etat
et Ministre des affaires étrangères

Beijing, le 4 janvier 1998

M. Tung Chee Hwa
Chef de l'Exécutif
Région administrative spéciale de Hong Kong
République populaire de Chine