

No. 36863

**France
and
Bahrain**

Agreement between the Government of the French Republic and the Government of the State of Bahrain concerning air services (with annex). Bahrain, 3 July 1995

Entry into force: 1 October 1995 by notification, in accordance with article 24

Authentic texts: Arabic and French

Registration with the Secretariat of the United Nations: France, 17 August 2000

**France
et
Bahreïn**

Accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Etat de Bahreïn relatif aux services aériens (avec annexe). Bahreïn, 3 juillet 1995

Entrée en vigueur : 1er octobre 1995 par notification, conformément à l'article 24

Textes authentiques : arabe et français

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : France, 17 août 2000

ملاحظات

- 1 بالنسبة لجميع رحلات الشحن الجوي ذاته يحق لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كلا الطرفين المتعاقدين أن تقوم بتسييرها الي أية نقطة غير مبيّنة على الطرق المحددة . شريطة عدم ممارسة حق النقل الجوي فيما بين هذه النقاط واقليم الطرف الآخر .
- 2 يحق لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كلا الطرفين المتعاقدين عدم الالتزام بالتشغيل الي نقطة واحدة أو أكثر على الطرق الجوية المحددة لكسل رحلاتها الجوية أو لجزء منها .
- 3 يحق لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كلا الطرفين المتعاقدين انهاء رحلاتها الجوية على الطرق المحددة في اقليم الطرف المتعاقد الآخر و / أو على أية نقطة وراء ذلك الاقليم .
- 4 يحق لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرفين المتعاقدين تعديل ترتيب خدمة هذه النقاط الموجودة على الخطوط المتفق عليها . ويحق لها بصفة خاصة استخدام النقاط الواقعة فيما وراء الخط كنقاط وسطية أو استخدام النقاط الوسطية كنقطة واقعة فيما وراء الخط . وذلك في أي ترتيب .

الملحق 1

جدول الطرق

الطرق التي يحق تسييرها بواسطة المؤسسة الجوية المعنية من قبل الجمهورية الفرنسية :

من	نقطة وسطية	الى
فرنسا	القاهرة	البحرين

بالنسبة لرحلات الركاب يحق للمؤسسة المعنية من قبل الجمهورية الفرنسية أن تشغل لأي نقطة غرب "دكا" غير مبينة في جدول الطرق المعنية شريطة عدم ممارسة حق النقل الجوي فيما بين تلك النقاط والبحرين .

الطرق التي يحق تسييرها بواسطة المؤسسة الجوية المعنية من قبل دولة البحرين :

من	نقطة وسطية	الى
البحرين	فراঙ্كفورت	باريس

بالنسبة لرحلات الركاب يحق للمؤسسة المعنية من قبل دولة البحرين ان تشغل لأي نقطة شرق "ريكافيك" غير مبينة في جدول الطرق المعنية . شريطة عدم ممارسة حق النقل فيما بين تلك النقاط وباريس .


المادة الرابعة والعشرون

سريان الاتفاق

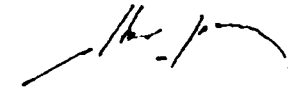
يدخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ اعتباراً من التاريخ الذي يتم فيه تبادل المذكرات الدبلوماسية التي تؤكد أن الإجراءات الدستورية قد تم تطبيقها .

اثباتاً لذلك وقع المندوبان المفوضان حسب الاصول لهذا الغرض من قبل حكومة كل منهما على الاتفاق .

حرر في البحرين بتاريخ 3 يوليو 1995 باللغتين الفرنسية والعربية . وكسلا النصين متساويين الحجية . كما يحتفظ كل طرف بنسخة مسن اللغتين بفرض وضع الاتفاق موضع التنفيذ .



عن حكومة دولة البحرين



عن حكومة الجمهورية الفرنسية

المادة الثانية والعشرون

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

يسجل الاتفاق الحالي وكل التعديلات عليه لدى مجلس منظمة الطيران المدني الدولي .

المادة الثالثة والعشرون

الملاحق

تعتبر ملاحق هذا الاتفاق جزءاً لا يتجزء من هذا الاتفاق وأي إشارة إلى الاتفاق تتضمن الإشارة إلى الملاحق ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك .

المادة الواحدة والعشرون

تسوية المنازعات

- 1- إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق الاتفاق الحالي فعليهما أولاً محاولة تسويته بطريق المفاوضات .
- 2- إذا لم يتوصل الطرفان المتعاقدان الى تسوية الخلاف بالمفاوضات . ففي هذه الحالة يحق لهما الاتفاق على حالة موضوع الخلاف الى شخص أو هيئة لاتخاذ قرار بشأنه . وان لم يتوصلا الى اتفاق على هذا النحو . يحال الخلاف بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين الى محكمة تتكون من ثلاثة محكمين لاتخاذ قرار بشأن النزاع على أن يعين كل طرف محكماً واحداً ويقوم المحكمان المعينان على هذا النحو بتعيين المحكم الثالث . ويتعين على كل طرف متعاقد تعيين محكمه خلال فترة 60 يوماً من تاريخ استلام أي من الطرفين المتعاقدين للاشعار الموجه بالطرق الدبلوماسية من قبل الطرف المتعاقد الآخر والذي يطلب فيه التحكيم في موضوع الخلاف من قبل هذه المحكمة . ويتم تعيين المحكم الثالث خلال فترة 25 يوماً اضافية . وفي حالة عدم قيام أي من الطرفين المتعاقدين بتعيين المحكم خلال الفترة المحددة أو اذا لم يتم تعيين المحكم الثالث خلال الفترة المحددة ، يحق لرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي ان يعين بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين محكماً واحداً أو أكثر حسب الحالة . وفي هذه الحالة يتعين ان يكون المحكم الثالث مواطناً من دولة ثالثة وان يقوم بمهام رئيس هيئة التحكيم .
- 3- تحدد هيئة التحكيم اصول اجراءاتها .
- 4- يتعهد الطرفان المتعاقدان باحترام وتنفيذ أي قرار صادر وفقاً للفقرة (2) من هذه المادة . ويتعين ان يبين القرار أسباب اتخاذه ويكون هذا القرار نهائياً وواجب التنفيذ من قبل الطرفين المتعاقدين .
- 5- يتحمل الطرفان المتعاقدان أتعاب هيئة التحكيم بالتساوي فيما بينهما .

المادة التاسعة عشر

التلاؤم مع الاتفاقيات متعددة الاطراف

يعدل هذا الاتفاق وملاحقه بحيث تتلاءم مع أية اتفاقية متعددة الاطراف قد تصبح نافذة المفعول بالنسبة للطرفين المتعاقدين .

المادة العشرون

انتهاء الاتفاق

1- لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت يشاء أن يشعر الطرف المتعاقد الآخر بقراره في انتهاء الاتفاق الحالي ، على أن يبلغ هذا الاشعار في الوقت نفسه الى منظمة الطيران المدني الدولي .

وفي هذه الحالة ينتهي العمل بالاتفاق الحالي بعد مضي (12) اثنى عشر شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الاخر الاشعار الا اذا كان اشعار الانهاء قد سحب بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل نهاية هذه المدة . وفي غياب اشعار بالاستلام من الطرف المتعاقد الآخر ، فيعتبر انه قد تسلمه بعد مضي (14) أربعة عشر يوما من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي للأشعار .

المادة الثامنة عشر

التشاور والتعديل

- 1- عملاً بروح التعاون الوثيق ، تتشاور سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين من حين إلى آخر بهدف تأمين احترام وتنفيذ أحكام هذا الاتفاق وملاحقه بطريقة مرضية .
- 2- إذا اعتبر أحد الطرفين المتعاقدين انه من المرغوب فيه تعديل أحكام هذا الاتفاق . فهو يستطيع طلب التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر ويتعين البدء في هذا التشاور خلال (60) يوماً من تاريخ الطلب .
- 3- وحدها التعديلات الخاصة بالأحكام الواردة في الجداول الملحقة يمكن أن تكون موضع اتفاق بين سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين .
- 4- يتعين تأكيد التعديلات المتفق عليها على هذا النحو عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية .

المادة السابعة عشر

التعرفة

- 1- تحدد تعرفرة النقل التي تستوفى من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد نظير الخدمات المتفق عليها بمستويات معقولة ، مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك وبصفة خاصة تكاليف التشغيل والريح المعقول ومزايا الخدمة وتعرفة مؤسسات النقل الجوي الأخرى ، التي تعمل على نفس الخطوط المنتظمة . على كلمة الطرق المعينة أو على جزء منها .
- 2- يتم تحديد التعرفة المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة بالاتفاق ان أمكن بين مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين بعد التشاور مع مؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تستغل الطريق المعين كله أو جزء منه . ويتمين ابرام مثل هذه الاتفاق ان لمكن باستخدام إجراءات الاتحاد الدولي للنقل الجوي الخاصة بتحديد التعرفة .
- 3- تقدم التعرفة المحددة على هذا النحو لموافقة سلطات الطيران المدني لدى كلا الطرفين المتعاقدين قبل (45) يوماً على الأقل من التاريخ المرتقب لدخولها حيز التطبيق . وفي حالات خاصة يمكن تخفيض هذه المدة بموافقة هذه السلطات .
- 4- تصدر الموافقة على تلك التعرفة صراحة . وإذا لم تبين أية سلطة من سلطات الطيران عدم موافقتها خلال 30 يوماً من تاريخ تقديم الطلب . وفقاً للفقرة (3) من هذه المادة . فتعتبر التعرفة موافق عليها . وفي حالة الاتفاق على تقليص المدة وفقاً لما تنص عليه الفقرة (3) فيمكن أن تتفق على أجل للاشعار بالرفض تكون مدته أقل من (30) يوماً .
- 5- إذا لم يتفق على التعرفة وفقاً للفقرة (2) من هذه المادة أو إذا قامت سلطات الطيران خلال المدة التي يتعين تطبيقها وفقاً للفقرة (4) من هذه المادة بإخطار سلطات الطيران الأخرى برفضها للتعرفة المتفق عليها طبقاً لأحكام الفقرة (2) من هذه المادة . ففي هذه الحالة تسعى سلطات الطرفين المتعاقدين الى تحديد تعرفة بالاتفاق المتبادل .
- 6- إذا لم تتمكن سلطات الطيران من الاتفاق على التعرفة المقدمة لها للموافقة عليها طبقاً للفقرة (3) من هذه المادة أو على تحديد التعرفة طبقاً للفقرة (5) من هذه المادة . ففي هذه الحالة يتم تسوية الخلاف طبقاً لأحكام المادة (21) من هذه الاتفاقية .
- 7- تبقى التعرفة الموضوعه وفقاً لأحكام هذه المادة نافذة المفعول الى أن يتم وضع تعرفة جديدة .

- 5- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز الزام مستثمري الطائرات التابعين له بمراعاة أحكام الأمن المشار إليها بالفقرة (4) أعلاه والتي يقتضيها الطرف الآخر بالنسبة للدخول الى اقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر أو مغادرته أو أثناء الوجود فيه . وعلى كل طرف متعاقد أن يتأكد من التطبيق الفعلي للإجراءات الملازمة داخل اقليمه من أجل حماية الطائرات وان يفحص الركاب والطاقم والامتعة اليدوية والامتعة الأخرى والبضائع ومؤون الطائرات قبل واثناء الصعود أو الشحن .
- و على كل طرف متعاقد أن يفحص بروح ايجابية أي طلب يقدمه الطرف الآخر من أجل التوصل الى تطبيق قواعد أمنية معقولة لمواجهة أي تهديد معين يستهدف الطيران المدني .
- 6- حين يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو أي أفعال غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطواقمها . والمطارات أو التجهيزات وخدمات الملاحة الجوية يتفق الطرفان المتعاقدان عل أن يتعاونوا لتسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الأخرى الملازمة التي تستهدف انهاء هذه الواقعة أو التهديد بها وذلك بسرعة وأمان .
- 7- اذا كان للطرف المتعاقد اسباب مبررة تجعله يعتقد أن الطرف المتعاقد الآخر قد انحرف عن احكام هذه المادة . يستطيع الطرف الأول أن يطلب اجراء مشاورات مباشرة مع الطرف الآخر فيما يتعلق بهذا الموضوع .

المادة السادسة عشر

أمن الطيران

- 1- يؤكد الطرفان المتعاقدان من جديد . تماشياً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي . ان التزام كل منهما نحو الآخر بحماية الطيران المدني لتأمين سلامته . من أفعال التدخل غير المشروع . يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق .
 - 2- بدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا خاصة وفقاً لأحكام الاتفاقية المتعلقة بالمخالفات وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات . الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963 . واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات . الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970 . واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني . الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971 وكل اتفاقية أخرى متعددة الأطراف تحكم أمن الطيران المدني يقبلها الطرفان المتعاقدان .
 - 3- يقدم كل من الطرفين المتعاقدين . عند الطلب الى الطرف الآخر كل المساعدة الضرورية لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطواقمها والمطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية ومنع أي تهديد آخر ضد أمن الطيران المدني .
 - 4- يجب أن يتصرف الطرفان المتعاقدان وفقاً لأحكام أمن الطيران الموضوع من جانب منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق لاتفاقية الطيران المدني الدولي بقدر ما تنطبق تلك الأحكام الأمنية على الطرفين . وعليهما أن يلزما مستثمري الطائرات المسجلة لديهما أو المستثمرين الذين يكون مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليم كل منهما ومستثمري المطارات في إقليم كل منهما . بالتصرف وفقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة .
- وعلى كل طرف متعاقد اشعار الطرف المتعاقد الآخر . بناءً على طلب من هذا الأخير . بأي اختلاف بين قواعده والأعراف الوطنية من جهة ومعايير الطيران الأمنية المحددة في الملاحق المذكورة في هذه الفقرة . ويحق لأي من الطرفين المتعاقدين . فسي أي وقت . طلب التشاور مع الطرف الآخر لبحث هذه الاختلافات .

المادة الخامسة عشر

تحويل فائض الإيرادات

- 1 يمنح كل طرف متعاقد لمؤسسة النقل المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر ، على أساس المعاملة بالمثل ، حق التحويل الحر ، طبقاً لمتطلبات نظم الصرف السارية في اقليم الطرف الذي تحققت فيه الإيرادات ، تلك الإيرادات التي تزيد عن المصروفات التي حققتها مؤسسة النقل الجوي في اقليم الطرف المتعاقد الآخر نتيجة نقل الركاب والبريد والبضائع .
- 2 يتعين التصريح بإجراء تغيير العملة والتحويلات بسرعة بدون قيد أو فرض أية ضريبة وذلك بسعر الصرف الذي ينطبق على العملية أو التحويل في تاريخ تقديم الطلب .

المادة الثالثة عشر

تطبيق القوانين والانظمة

- 1- تسري قوانين وأنظمة أي من الطرفين المتعاقدين على ملاحه واستغلال طائرات المؤسسة المعنية من قبل الطرف الآخر وذلك أثناء دخول اقليم الطرف المتعاقد الآخر والتواجد فيه والتحليق فوقه والخروج منه .
- 2- تسري قوانين وأنظمة أي طرف من الطرفين المتعاقدين الخاصة بدخول الركاب وطاقم الطائرة والبضائع والبريد في اقليمه وكذلك اجراءات الدخول والخروج والهجرة للداخل وللخارج والجمرك والصحة والحجر الصحي على الركاب وطاقم الطائرة والبضائع والبريد المنقول بواسطة المؤسسة المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجدهم في هذا الاقليم .
- 3- أن القوانين والانظمة المشار اليها في الفقرتين (1) و (2) هي نفس القوانين والانظمة السارية على مؤسسة نقل الطرف المتعاقد المعني لدى استغلالها لخطوط دولية معاملة .

المادة الرابعة عشر

العبور (ترانزيت)

- 1- يخضع الركاب العابرون عبر اقليم أي طرف من الطرفين المتعاقدين في كل الظروف العادية لحد أدنى من التفتيش .
- 2- تعفى الأمتعة والبضائع العابرة عبورا مباشرا من الرسوم الجمركية والضرائب الاخرى المذكورة في الفقرة (1) من المادة السابعة .

المادة العاشرة

الاعتراف بالشهادات والاجازات

- 1- يعترف كل طرف متعاقد بشهادات الصلاحية للملاحة وشهادات الامتية والاجازات التي يمنحها أو يعتمدها الطرف المتعاقد الآخر بهدف استغلال الطرق المعنية والخطوط المتفق عليها المبينة في الملحق .
- 2- يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في عدم الاعتراف بشهادات الامتية والاجازات التي يمنحها ، لفرض العبور فوق اقليمه ، الطرف المتعاقد الآخر أو أية دولة أخرى لمواطنيها .

المادة الحادية عشر

المصادقة على جداول المواعيد

- 1- على مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف متعاقد أن تقدم مواعيد رحلاتها الى سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر للموافقة عليها .
- 2- تقدم هذه البرامج قبل الشروع في تقديم الخدمات بمدة لا تقل عن ثلاثين يوما وتشمل المواعيد وعدد الرحلات وأنواع وسعة الطائرة المستخدمة وأية معلومات أخرى متعلقة بالتشغيل .
- 3- أية تغييرات لاحقة على برنامج تشغيل لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطسرف المتعاقد تعرض للمصادقة عليها من قبل سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر . وفي حالات خاصة يمكن تقليص الفترة المحددة أعلاه بموافقة هذه السلطات .

المادة الثانية عشر

تبادل المعلومات الاحصائية

- على سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تزود سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر بناء على طلبها بالكشوفات الاحصائية الدورية أو أية معلومات أخرى مماثلة تتعلق بحركة نقل المؤسسة المعنية على الخطوط المتفق عليها .

المادة التاسعة

الانشطة التجارية لمؤسسات النقل الجوي

- 1- يحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة لأي من الطرفين المتعاقدين انشاء مكاتب لها في اقليم الطرف المتعاقد الآخر لغرض أعمال أنشطتها التجارية بما فيها أنشطة الترويج والدعاية وبيع تذاكر السفر وفقا لأنظمة وقوانين هذا الطرف .
- 2- يحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين أن تستقدم وتستبقي في اقليم الطرف المتعاقد الآخر موظفي جهازها الاداري والتجاري والفني والعمليات وغيرهم من المختصين اللازمين لتقديم الخدمات الجوية وذلك وفقا لقوانين ولوائح هذا الطرف الخاصة بالدخول والاقامة والعمل .
- 3- يحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة لأي من الطرفين المتعاقدين التعامل في بيع تذاكر السفر مباشرة في اقليم الطرف المتعاقد الآخر أو حسب لارادة مؤسسة النقل الجوي من خلال الوكلاء المخولين بذلك . وكذلك يحسب لكل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي أن تباع هذه التذاكر ويتمتع الجميع بحرية شرائها بالعملة الوطنية أو بعملة اخرى قابلة للتحويل .
- 4- يحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة لأي من الطرفين المتعاقدين اختيار وكيل خدماتها الأرضية في اقليم الطرف الآخر من خلال الوكالات المعتمدة والمنافسة . ويتعين تقديم الخدمات الأرضية على أساس غير تمييزي لكل مؤسسات النقل الجوي ويجب أن تكون الرسوم على أساس تكلفة الخدمات المقدمة .

-4 لا يمكن انزال المعدات العادية وكذلك المواد والمؤن الموجودة على متن الطائرات المستعملة من قبل المؤسسة المعينة من قبل الطرف المتعاقد الاخر الا بموافقة السلطات الجمركية لهذا الطرف .

-5 يمكن وضع المواد المشار اليها في الفقرتين (2) و (3) أعلاه تحت مراقبة أو سيطرة السلطات الجمركية الى ان يتم اعادة تصديرها أو يتخذ قرار اخر فيما يخصها طبقا للوائح الجمركية .

المادة الثامنة

المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

-1 تتاح فرص عادلة ومتساوية لكلتا المؤسستين الجويتين التابعتين للطرفين المتعاقدين لتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة بين اقليميهما .

-2 عند تشغيل الخدمات المتفق عليها على المؤسسة الجوية المعينة التابعة لكل طرف متعاقد أن تأخذ بنظر الاعتبار مصالح المؤسسة الجوية للطرف المتعاقد الآخر بحيث لا تمس بدون حق الخدمات التي تقدمها الاخرى على كل الطريق الجوي نفسه أو على جزء منه .

-3 يجب أن تكون الخدمات المتفق عليها المقدمة من قبل المؤسسات الجوية المعينة للطرفين المتعاقدين متناسبة مع حاجات الجمهور للنقل على الطرق المحددة وان يكون هدفها الرئيسي توفير سعة ، بمعامل حمولة معقولة ، تتناسب مع الحاجات القائمة والمتوقعة ضمن حدود المعقول لنقل الركاب والبضائع والبريد سواء الوارد من أو المرسل الى اقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة . وتكون القواعد المتعلقة بنقل الركاب والبضائع والبريد سواء المأخوذة من أو التي يتم انزالها في نقاط على الطرق المحددة فسي اقليم دول غير تلك التي عينت المؤسسة الجوية . وفقا للمبادئ العامة التي تقضي بأن تكون السعة متناسبة مع :

أ- متطلبات الحركة الى ومن اقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة .

ب- متطلبات الحركة في المنطقة التي تمر بها المؤسسة الجوية مع مراعاة الخدمات الجوية المحلية والاقليمية الاخرى المحددة من قبل مؤسسات النقل الجوي لدول هذه المنطقة .

ج- متطلبات الخطوط الجوية المباشرة .

المادة المصنوعة

الاعفاء من الرسوم الجمركية وغيرها من الرسوم

- 1- لدى الوصول الى اقليم طرف من الاطراف المتعاقدة تكون الطائرات المستعملة في خدمة جوية دولية من قبل مؤسسة النقل المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ومعداتنا العادية ومعدات الخدمة الارضية والوقود ومواد التشحيم والمعدات التقنية المخصصة للاستعمال وقطع الغيار بما في ذلك المحركات والمؤن الموجودة على متن الطائرة (بصفة خاصة وبدون حصر المواد الغذائية والمشروبات والتبغ والسلع الاخرى التي تباع للركاب أو تكون مخصصة للاستعمال بكميات محددة أثناء الرحلة) والمنتجات الاخرى التي لا تستخدم الا في تشغيل الطائرة أو تقديم الخدمات في طائرة تقوم برحلة جوية دولية . معفاة من رسوم والضرائب الملكية والاقتطاع من رأس المال والرسوم الجمركية والضرائب غير المباشرة والرسوم والضرائب المماثلة الاخرى التي تفرضها السلطات الوطنية أو المحلية وغير القائمة على أساس تكلفة الخدمات المقدمة بشرط أن تبقى هذه المعدات والمؤن على متن الطائرة .
- 2- تعفى أيضا من كافة الرسوم والضرائب المفروضة على الواردات على أساس المعاملة بالممثل كل من بطاقات السفر ووثائق الملاحة الجوية والمواد الدعائية العادية ومراجع مؤسسة النقل الجوي والبطاقات اللاصقة على الامتعة التي تحمل شعار أو اسم مؤسسة النقل الجوي والتي يتم استيرادها في اقليم طرف من الطرفين المتعاقدين من قبل المؤسسة المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر ووكلائه لاستخدامها على متن الطائرة التابعة له ولتقديم خدمات لركابها فقط .
- 3- تعفى كذلك من الضرائب والرسوم الجمركية وغيرها من الرسوم والضرائب المذكورة في البند (1) من هذه المادة على أساس المعاملة بالممثل . باستثناء الرسوم التي يتم تحصيلها على أساس تكلفة الخدمة المقدمة :
- أ- خزين الطائرة الذي تمون به في اقليم طرف من الطرفين المتعاقدين على أن يكون في حدود معقولة لاستخدامه على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي المغادرة والتابعة للطرف المتعاقد الآخر الذي يؤمن رحلات جوية دولية حتى لو تم استعمال هذا الخزين أثناء جزء من الرحلة فوق اقليم الطرف المتعاقد الذي تم شحن الخزين فيه .
- ب- المعدات الأرضية وقطع الغيار بما في ذلك المحركات التي يتم لدخالها في اقليم طرف من الاطراف المتعاقدة لاستخدامها على متن الطائرة وصيانة أو اصلاح طائرة مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر التي تقدم خدمات جوية دولية .
- ج- الوقود ومواد التشحيم والمواد التقنية التي يتم لدخالها في اقليم طرف من الطرفين المتعاقدين أو التي تورد في هذا الاقليم لاستخدامها على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر التي تقدم خدمات جوية دولية حتى لو تم استعمالها أثناء جزء من الرحلة فوق اقليم الطرف المتعاقد الذي شحن هذه المواد فيه .

المادة السادسة

الرسوم

- 1 لا ينبغي أن تكون الرسوم الاعتيادية التي تفرض بواسطة السلطات المختصة على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر مقابل استعمال المطارات العامة وغيرها من التسهيلات والخدمات الخاضعة لسيطرتها رسوما تمييزية . كما أن مؤسسة النقل الجوي هذه لا يمكن أن تكون ملزمة بدفع رسوم أعلى من الرسوم التي تدفعها مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الذي يفرض هذه الرسوم فيما يتعلق باستغلالها لخدمات جوية دولية مماثلة .
- 2 يمكن للرسوم الاعتيادية المفروضة على مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر أن تعكس بدون أن تتجاوز جزءاً عادلاً من إجمالي التكلفة الاقتصادية التي تطلبها السلطات المختصة مقابل تقديم خدمات وتسهيلات المطار والملاحة الجوية والأمن الجوي . ويتعين تقديم التسهيلات والخدمات التي يدفع عنها رسوم بفاعلية واقتصاد . وعلى السلطات المختصة أن تقدم فيما يتعلق بالرسوم أخطاراً بالتعديلات الهامة التي تطرأ على هذه الرسوم الاعتيادية قبل فترة 4 أشهر .

المادة الخامسة

الغاء أو وقف أو تجديد رخصة التشغيل

- 1- لكل طرف متعاقد الحق في الغاء رخصة التشغيل أو تجديد أو ايقاف ممارسة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للحقوق المنصوص عليها في المادة (3) من الاتفاق الحالي أو فرض الشروط التي يراها ضرورية على ممارسة هذه الحقوق في أي حالة من الحالات التالية :
 - أ- في كل مرة لا يحصل فيها على ما يثبت أن قسما هاما من ملكية مؤسسة النقل الجوي والسيطرة الفعلية عليها بيد الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي أو بيد رعايا ذلك الطرف المتعاقد .
 - ب- في حالة عدم التزام تلك المؤسسة الجوية بقوانين وانظمة الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق .
 - ج- في حالة عدم التزام تلك المؤسسة الجوية بالتشغيل وفقا للشروط المبينة في الاتفاق الحالي .
- 2- ما لم يكن الالغاء أو الايقاف أو فرض الشروط المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة ضروريا لمنع التماذي في خرق القوانين والانظمة . فلا يمارس هذا الحق الا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر .

المادة الرابعة

تعيين مؤسّمات النقل الجوي

- 1- لكل طرف متعاقد الحق في أن يمين كتابة للطرف المتعاقد الآخر مؤسّمه نقل جوي واحدة لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة .
- 2- عند استلام ذلك التعمين ، على الطرف المتعاقد الآخر ، مع مراعاة أحكام الفقرتين (3) و (4) من هذه المادة منح مؤسّمه النقل الجوي المعنية ترخيص التشغيل اللازم بدون تأخير .
- 3- يجوز لسلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسّمه النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر تقديم ما يثبت أدها قدرة على الايفاء بالشروط المنصوص عليها في القوانين والأنظمة الموضوعه من قبل تلك السلطات بصورة اعتيادية ومعقولة فيما يتعلق بتشغيل الخدمات الجوية الدولية وفقا لاحكام الاتفاقية .
- 4- يحق لكل من الطرفين المتعاقدين أن يمتنع عن منح ترخيص التشغيل المشار اليه في الفقرة (2) من هذه المادة أو فرض الشروط التي يراها ضرورية على تمتع المؤسّمه الجوية المعنية بالحقوق المذكورة في المادة (3) من هذا الاتفاق . في أية حالة لا يمتنع فيها الطرف المتعاقد بأن قسما هاما من الملكية والسيطرة الفعلية على هذه المؤسّمه الجوية هما بيد الطرف المتعاقد الذي عين المؤسّمه الجوية أو بيد رعاياه .
- 5- يجوز لمؤسّمه النقل الجوية التي عينت ومنحت ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ بتشغيل الخدمات المتفق عليها وفقا لاحكام هذه الاتفاقية .

المادة الثامنة

مدى تطبيق معاهدة شيكاغو

تخضع أحكام هذا الاتفاق لأحكام المعاهدة بقدر ما تنطبق هذه الأحكام على الخدمات الجوية الدولية .

المادة الثالثة

منح الحقوق

1- يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية فيما يتعلق بخدماته الجوية الدولية المنتظمة .

- أ- الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون هبوط .
- ب- التوقف في الإقليم المذكور لغير أغراض النقل .

2- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذا الاتفاق بغرض إنشاء خطوط جوية دولية منتظمة على الطرق في القطاع المناسب بملحق هذا الاتفاق ويطلق فيما بعد على هذه الخطوط والطرق تعبيراً "الخطوط المتفق عليها" و "الطرق المحددة" على التوالي من أجل استغلال خط من الخطوط المتفق عليها على طريق من الطرق المحددة تتمتع مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بالحقوق المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة . بالإضافة إلى حق التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر على النقاط المبينة على تلك الطرق في الجدول الملحق بهذا الاتفاق لاخذ وانزال الركاب والشحن وبصفة خاصة بصورة منفصلة أو مجتمعة .

3- لا يمكن اعتبار أن أي حكم من أحكام الفقرة (2) من هذه المادة يخول مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين الحق بأخذ ركاب أو بضائع أو بريد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر يكونوا مسافرين مقابل أجر إلى نقطة أخرى في إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

4- لأغراض الفقرة (2) من هذه المادة يمكن لكل طرف متعاقد أن يحدد الطرق الجوية التي يتعين على الطرف الآخر أن يستعملها فوق إقليمه بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة . وكذلك المطار الذي يتعين استخدامه .

المادة الاولى

التعريف

- 1- لأغراض الاتفاق الحالي ومالم يتطلب سياق النص خلاف ذلك :
 - أ- يقصد باصطلاح "المعاهدة" اتفاقية الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر سنة 1944 بما في ذلك جميع الملاحق المعتمدة بموجب المادة (90) من الاتفاقية وأية تعديلات على الاتفاقية أو ملاحقها بموجب المادتين (90) و (94) من الاتفاقية إذا أصبحت فعلا سارية المفعول أو متبناة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين .
 - ب- يقصد باصطلاح "سلطات الطيران" بالنسبة لحكومة فرنسا ، الإدارة العامة للطيران المدني والنسبة لحكومة دولة البحرين . وزير المواصلات أو ممثله ، الوكيل المساعد لشئون الطيران المدني أو في كلتا الحالتين ، أية سلطة أخرى أو شخص مخول بالقيام بالمهام التي تمارس حاليا من قبل السلطات المذكورة .
 - ج- يقصد باصطلاح "مؤسسة النقل الجوي المعينة" مؤسسة النقل الجوي التي عينت وخولت وفقا لأحكام المادة الرابعة من الاتفاق الحالي .
 - د- يقصد باصطلاح "التعرفة" الأسعار التي تدفع لقاء نقل الركاب والامتعة والبضائع وشروط تطبيق هذه الأسعار بما في ذلك أسعار وشروط الوكالة والخدمات الملحقة الأخرى باستثناء أجور وشروط نقل البريد .
 - هـ- يقصد باصطلاح "الاقليم" فيما يتعلق بأية دولة ، المعنى المحدد له في المادة (2) من الاتفاقية .
 - و- يقصد باصطلاحات "خدمة دولية" و "خدمة جوية دولية" و "مؤسسة نقل جوي" و "التوقف لغير أغراض النقل" بالنسبة لتطبيق الاتفاق الحالي ، المعاني المعينة لها في المادة (96) من الاتفاقية .
- 2- من المفهوم أن العناوين الموضوعية على رأس كل مادة من مواد هذه الاتفاقية لا تحد ولا توسع بأية طريقة كانت معنى أي نص من نصوص هذا الاتفاق .

اتفاق بين حكومة الجمهورية الفرنسية
وحكومة دولة البحرين بشأن النقل الجوي

بما أن حكومة الجمهورية الفرنسية ، وحكومة دولة البحرين (وتسميان فيما يلي "الطرفين المتعاقدين") طرفان في اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها بمدينة شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر 1944 ، ورغبة منهما في عقد اتفاق بغرض انشاء خطوط دولية بين اقليميهما وفيما ورائهما،

فقد اتفقا على مايلي :

اتفاق بين حكومة الجمهورية الفرنسية

وحكومة دولة البحرين بشأن النقل الجوي

[FRENCH TEXT — TEXTE FRANÇAIS]

ACCORD ENTRE LE GOUVERNEMENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
ET LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT DE BAHREÏN RELATIF AUX
SERVICES AÉRIENS

Le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Etat de Bahreïn (ci-après dénommés "les Parties contractantes"), étant Parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago;

Désireux de conclure un accord afin d'établir et d'exploiter des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà;

Sont convenus de ce qui suit :

Article 1er. Définitions

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

(a) Le terme "la Convention" signifie la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le sept décembre 1944, et inclut toute annexe adoptée en vertu de l'article 90 de ladite Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention adoptés en vertu des article 90 et 94 de la susdite Convention, si lesdits annexes et amendements sont effectivement entrés en vigueur pour les deux Parties contractantes ou ont été ratifiés par celle-ci;

(b) L'expression "Autorités aéronautiques" signifie, dans le cas de la France, la Direction Générale de l'Aviation Civile, et dans le cas du Gouvernement de l'Etat de Bahreïn, le Ministre des Transports ou son représentant désigné, le Sous-Secrétaire adjoint à l'Aviation civile, ou dans les deux cas, toute autre personne ou tout autre organisme autorisés à remplir les fonctions actuellement exercées par lesdites Autorités;

(c) L'expression "entreprise désignée" signifie une entreprise de transport aérien désignée et agréée conformément à l'article 4 du présent Accord;

(d) Le terme "tarif" désigne les prix à payer pour le transport de passagers et de fret ainsi que les conditions dans lesquelles ces prix s'appliquent, y compris les prix et les conditions d'agence et autres services auxiliaires, mais à l'exclusion de la rémunération et des conditions de transport du courrier;

(e) Le terme "territoire" en ce qui concerne un Etat s'entend au sens qui lui est attribué par l'article 2 de la Convention;

(f) Les expressions "service aérien", "service aérien international", "entreprise de transport aérien" et "escale non commerciale" s'entendent aux sens qui leur sont respectivement attribués par l'article 96 de la Convention.

2) Il est entendu que les titres donnés aux articles du présent Accord ne restreignent ni n'étendent en aucune façon le sens de l'une quelconque des dispositions dudit Accord.

Article 2. Applicabilité de la Convention de Chicago

Les dispositions du présent Accord sont soumises aux dispositions de la Convention 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 en matière de services aériens internationaux réguliers :

(a) Le droit de survoler son territoire sans y atterrir;

(b) Le droit d'effectuer des escales sur son territoire à des fins non commerciales.

2) Chaque Partie contractante accorde à l'autre Partie contractante les droits spécifiés dans le présent Accord aux fins d'établir des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans la section adéquate de l'Annexe relative aux routes jointe au présent Accord. Ces services et ces routes sont respectivement dénommés ci-après "les services agréés" et "les routes spécifiées".

Pour l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, l'entreprise désignée de chaque Partie contractante bénéficie, en sus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales sur le territoire de l'autre Partie contractante en des points spécifiés pour ladite route dans l'Annexe au présent Accord, aux fins d'embarquer ou de débarquer des passagers et du fret, notamment du courrier, séparément ou conjointement.

3) Aucune des dispositions du paragraphe 2 du présent article n'est réputée conférer à l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie contractante, des passagers, du fret et du courrier, acheminés moyennant contrat de location ou rémunération, à destination d'un autre point dudit territoire de l'autre Partie contractante.

4) Aux fins de l'application du paragraphe 2 du présent article, chacune des Parties contractantes peut spécifier les routes aériennes que doit suivre, au-dessus de son territoire, l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante et l'aéroport qui peut être utilisé.

Article 4. Désignation des entreprises de transport aérien

1) Chaque Partie contractante a le droit de désigner par écrit à l'autre Partie contractante une entreprise de transport aérien pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées.

2) Dès réception de ladite désignation, l'autre Partie contractante doit sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, accorder à l'entreprise désignée l'autorisation d'exploitation appropriée.

3) Les Autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes peuvent exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante fasse la preuve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement

appliqués par lesdites Autorités pour l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4) Chaque Partie contractante a le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les conditions qui peuvent lui sembler nécessaires pour l'exercice, par l'entreprise de transport aérien désignée, des droits spécifiés à l'article 3 du présent Accord, dans tous les cas où ladite Partie contractante n'a pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien appartiennent à la Partie contractante qui a désigné l'entreprise ou à ses ressortissants.

5) Lorsqu'une entreprise de transport aérien a été ainsi désignée et autorisée, elle peut exploiter les services agréés pour lesquels elle a été désignée, conformément aux dispositions du présent Accord.

Article 5. Révocation, suspension ou limitation de l'autorisation d'exploitation

1) Chaque Partie contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation, de limiter ou de suspendre l'exercice des droits spécifiés à l'article 3 du présent Accord par l'entreprise de transport aérien désignée par l'autre Partie contractante, ou d'imposer les conditions qu'elle peut juger nécessaires à l'exercice de ces droits dans l'un quelconque des cas suivants :

(a) Toutes les fois qu'elle n'aura pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise de transport aérien appartiennent à la Partie contractante désignant ladite entreprise ou à ses ressortissants;

(b) Si cette entreprise de transport aérien ne se conforme pas aux lois ou règlements de la Partie contractante qui accorde ces droits;

(c) Si cette entreprise de transport aérien n'assure pas l'exploitation conformément aux conditions prescrites par le présent Accord.

2) A moins que la révocation, la suspension ou l'imposition immédiates des conditions mentionnées au paragraphe 1 du présent article ne soient indispensables pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou aux règlements, ce droit ne sera exercé qu'après consultation avec l'autre Partie contractante.

Article 6. Redevances

1) Les redevances d'usage qui peuvent être imposées par les autorités compétentes en la matière à l'entreprise de transport désignée de l'autre Partie contractante pour l'usage des aéroports publics et autres installations et services placés sous leur contrôle ne doivent pas être discriminatoires. Ladite entreprise de transport aérien ne doit pas être tenue de verser des redevances supérieures à celles versées par l'entreprise désignée de la Partie contractante imposant ces redevances, qui exploite des services aériens internationaux analogues.

2) Les redevances d'usage imposées à l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante peuvent refléter, mais non excéder, une part équitable du coût économique total exposé par les autorités compétentes en matière de redevances pour fournir des services et installations d'aéroport, de navigation aérienne et de sûreté aérienne. Les installations et

services pour lesquels des redevances sont perçues doivent être fournis sur une base d'efficacité et d'économie. Les autorités compétentes en matière de redevances doivent notifier avec un préavis de quatre mois toute modification significative des redevances d'usage.

Article 7. Exonération des droits de douane et autres taxes

1) En arrivant sur le territoire de l'une des Parties contractantes, les aéronefs exploités sur les services aériens internationaux par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, leurs équipements normaux, les équipements au sol, les carburants, lubrifiants, les approvisionnements techniques destinés à être utilisés, les pièces détachées (y compris les moteurs), les provisions de bord (notamment mais non exclusivement la nourriture, les boissons, le tabac et tous les articles destinés à être vendus aux passagers ou à être utilisés par eux en quantités limitées pendant le vol) et autres produits prévus et utilisés uniquement pour l'exploitation de l'aéronef ou le service à bord d'un aéronef effectuant un transport aérien international sont exonérés, sur la base de la réciprocité, de toutes restrictions aux importations, impôts sur la propriété et prélèvements sur le capital, droits de douane, impôt indirect et autres droits et taxes similaires imposés par les Autorités nationales ou locales, et non basés sur le coût des services rendus, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord de l'aéronef.

2) Seront également exonérés de tous droits et taxes d'importation, sur la base de la réciprocité, les billets aériens, les documents de navigation, le matériel publicitaire ordinaire, la documentation de l'entreprise de transport aérien et les étiquettes pour bagages, portant toutes le nom ou l'emblème de l'entreprise de transport aérien, qui sont importés sur le territoire d'une Partie contractante par l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante ou par ses agents, pour l'usage exclusif ou le service à bord de son propre aéronef et de ses passagers.

3) Seront également exonérés, sur la base de la réciprocité, des impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances basées sur le coût du service :

(a) Les provisions de bord de l'aéronef introduites sur le territoire de l'une des Parties contractantes ou fournies sur celui-ci et embarquées, dans des limites raisonnables, pour être utilisées à bord d'un aéronef en partance de l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante assurant des transports aériens internationaux, même si lesdits approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été embarqués;

(b) Les équipements au sol et les pièces détachées y compris les moteurs introduits dans le territoire d'une Partie contractante pour le service à bord, l'entretien ou la réparation de l'aéronef de l'entreprise de transport aérien de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux;

(c) Le carburant, les lubrifiants et les approvisionnements techniques introduits sur le territoire d'une Partie contractante ou fournis sur ledit territoire pour être utilisés à bord d'un aéronef de l'entreprise de l'autre Partie contractante exploitant des services aériens internationaux, même lorsque ces fournitures doivent être utilisées sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie contractante sur lequel ils ont été embarqués.

4) Les équipements normaux de bord ainsi que les matériels et approvisionnements se trouvant à bord de l'aéronef de l'entreprise de transport aérien d'une Partie contractante ne peuvent être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante sans l'autorisation des Autorités douanières de ladite autre Partie contractante.

5) Les matériels visés aux paragraphes 2 et 3 ci-dessus peuvent être placés sous la surveillance ou sous le contrôle des Autorités douanières jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou qu'il en soit disposé autrement conformément aux règlements douaniers.

Article 8. Principes régissant l'exploitation des services agréés

1) Les entreprises désignées des deux Parties contractantes bénéficieront de possibilités justes et équitables pour l'exploitation des services agréés sur les routes spécifiées.

2) Pour l'exploitation des services agréés, l'entreprise désignée de chacune des Parties contractantes prendra en considération les intérêts de l'entreprise de l'autre Partie contractante afin de ne pas affecter indûment les services que celle-ci assure sur tout ou partie de la même route.

3) Les services agréés assurés par les entreprises désignées des Parties contractantes devront être étroitement adaptés aux besoins du public en matière de transports sur les routes spécifiées et avoir pour objectif primordial la mise en oeuvre, à un coefficient de remplissage raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux et raisonnablement prévisibles pour le transport des passagers, du fret et du courrier en provenance ou à destination du territoire de la Partie contractante qui a désigné l'entreprise. Les dispositions relatives au transport des passagers, du fret et du courrier, embarqués et débarqués aux points des routes spécifiées sur le territoire d'Etats autres que celui qui a désigné les entreprises de transport aérien, seront prises en accord avec les principes généraux selon lesquels la capacité doit être adaptée :

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

(b) Aux besoins de trafic de la région traversée par les services agréés, compte tenu des autres services aériens établis par les entreprises de transport aérien des Etats de ladite région; et

(c) Aux besoins de liaisons aériennes directes.

Article 9. Activités commerciales

1) L'entreprise désignée d'une Partie contractante est autorisée, conformément aux lois et règlements en vigueur, à établir des bureaux sur le territoire de l'autre Partie contractante à des fins commerciales, notamment pour la promotion du transport aérien et la vente de billets d'avion.

2) L'entreprise désignée de chaque Partie contractante est autorisée, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie contractante relatifs à l'entrée, au séjour et à l'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre Partie contractante les membres de son personnel de gestion, commercial, technique, d'exploitation ou autres spécialistes, qui sont nécessaires pour offrir les services aériens.

3) L'entreprise désignée de chaque Partie contractante est autorisée à procéder à la vente de billets de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante directement et, à la discrétion de l'entreprise de transport aérien, par l'intermédiaire de ses agents autorisés. Chaque entreprise de transport aérien a le droit de vendre ces billets et chacun est libre de les acheter, en monnaie locale ou en devise librement convertible.

4) Pour son exploitation au sol, l'entreprise désignée de l'une ou l'autre des Parties contractantes est autorisée sur le territoire de l'autre Partie contractante à choisir parmi des agents autorisés mis en concurrence;

Les services au soi doivent être fournis sur une base non-discriminatoire à toutes les entreprises de transport aérien et les tarifs devront être basés sur les coûts des services fournis.

Article 10. Reconnaissance des certificats et licences

1) Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par une Partie contractante sont reconnus par l'autre Partie contractante aux fins de l'exploitation des routes spécifiées et des services aériens agréés décrits dans l'Annexe.

2) Chaque Partie contractante se réserve toutefois le droit de refuser de reconnaître, aux fins du survol de son territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à ses propres ressortissants par l'autre Partie contractante ou tout autre Etat.

Article 11. Approbation des programmes

1) L'exploitation des programmes de l'entreprise désignée de chaque Partie contractante sera soumise à l'approbation des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante.

2) Ces programmes seront communiqués au moins trente (30) jours avant le début de l'exploitation et comprendront en particulier les horaires, la fréquence des dessertes, le type et la configuration de l'aéronef utilisé ainsi que toute autre information pertinente.

3) Toute modification ultérieure d'un programme opérationnel de l'entreprise désignée de l'une des Parties contractantes sera soumise à l'approbation des Autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. Dans des cas particuliers, le délai pourra être réduit avec l'accord desdites Autorités.

Article 12. Communication de statistiques

Les Autorités aéronautiques de l'une des Parties contractantes communiqueront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante, à leur demande, les relevés statistiques périodiques ou autres informations similaires concernant le trafic transporté par l'entreprise désignée sur le service agréé.

Article 13. Application des lois et règlements

1) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes s'appliquent à la navigation et à l'exploitation des aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante pendant

l'entrée, le séjour sur le territoire de l'autre Partie contractante, le survol et la sortie de celui-ci.

2) Les lois et règlements de l'une des Parties contractantes relatifs à l'admission, au séjour sur le territoire, ou à la sortie de celui-ci de passagers, équipages, fret et courrier comme les formalités concernant l'entrée, la sortie, l'émigration, l'immigration, les douanes, la santé et la quarantaine s'appliquent aux passagers, équipages, fret et courrier transportés par l'aéronef de l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante pendant qu'ils sont dans ledit territoire.

3) Les lois et règlements visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont les mêmes que ceux applicables à l'entreprise de la Partie contractante concernée exploitant des services internationaux similaires.

Article 14. Transit

1) Les passagers en transit sur le territoire de l'une ou l'autre des Parties contractantes seront, dans toutes les circonstances normales, soumis à un contrôle minimum.

2) Les bagages et le fret en transit direct seront exemptés des droits de douane et autres taxes visés au paragraphe 1 de l'article 7.

Article 15. Transfert des recettes

1) Chaque Partie contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie contractante, sur la base de la réciprocité, le droit de libre transfert, conformément aux exigences de la réglementation sur les changes de la Partie contractante sur le territoire de laquelle les recettes ont été réalisées, des excédents des recettes sur les dépenses réalisés par ladite entreprise de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante du fait du transport des passagers, de courrier et de fret.

2) La conversion et le transfert doivent être autorisés rapidement sans restriction ni taxation au taux de change applicable à la transaction et au transfert en vigueur à la date de la demande.

Article 16. Sécurité de l'aviation

1) Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sécurité, fait partie intégrante du présent Accord.

2) Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties contractantes agiront en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 sep-

tembre 1971 et de tout autre accord multilatéral régissant la sécurité de l'aviation civile accepté par les deux Parties contractantes.

3) Les Parties contractantes s'accorderont mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité 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 sécurité de l'aviation civile.

4) Dans leurs rapports mutuels, les Parties contractantes, se conformeront aux dispositions relatives à la sécurité de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'Aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties contractantes; elles exigeront des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire et des exploitants des aéroports situés sur leur territoire qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sécurité de l'aviation. Chaque Partie contractante informe l'autre Partie contractante, à la demande de cette dernière, de toute différence entre ses règles et usages nationaux et les normes de sécurité de l'aviation figurant dans les Annexes visées dans le présent paragraphe. L'une ou l'autre des Parties contractantes peut à tout moment demander des consultations avec l'autre Partie contractante pour examiner ces différences.

5) Chaque Partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sécurité de l'aviation dont il est question au paragraphe 4 ci-dessus et que l'autre Partie contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie contractante. Chaque Partie contractante veillera à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie contractante examinera aussi avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sécurité raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière dirigée contre l'aviation civile.

6) En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties contractantes s'entraideront en facilitant les communications et par d'autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

7) Si une Partie contractante a des raisons justifiées de croire que l'autre Partie contractante s'est écartée des dispositions du présent article, la première Partie contractante peut exiger de l'autre Partie contractante des consultations immédiates sur le sujet.

Article 17. Tarifs

1) Les tarifs à appliquer par l'entreprise désignée d'une Partie contractante pour les services agréés seront établis à des taux raisonnables, compte dûment tenu de tous les facteurs pertinents, notamment du coût de l'exploitation, d'un bénéfice raisonnable, des caractéristiques du service et des tarifs des autres entreprises de transport aérien exploitant des services réguliers sur tout ou partie des mêmes routes.

2) Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront si possible fixés d'un commun accord par les entreprises de transport aérien désignées des deux Parties contractantes, après consultation des autres entreprises de transport aérien exploitant tout ou partie de la route. Un tel accord devra, si possible, être conclu en utilisant les procédures de l'Association internationale du transport aérien pour l'établissement des tarifs.

3) Les tarifs ainsi convenus seront soumis à l'approbation des Autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins quarante-cinq (45) jours avant la date prévue pour leur application. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit sous réserve de l'accord desdites Autorités.

4) L'approbation peut être donnée expressément. Si aucune des Autorités aéronautiques n'a exprimé son désaccord dans les trente (30) jours à compter de la date de soumission conformément au paragraphe 3 du présent article, ces tarifs seront considérés comme approuvés. Si le délai accordé pour l'approbation est réduit comme il est prévu au paragraphe 3, les Autorités aéronautiques peuvent convenir que le délai accordé pour notifier un refus soit inférieur à trente (30) jours.

5) Si un tarif ne peut être convenu conformément au paragraphe 2 du présent article ou si durant la période applicable conformément au paragraphe 4 du présent article, l'une des Autorités aéronautiques notifie à l'autre Autorité aéronautique son refus d'un tarif agréé conformément aux dispositions du paragraphe 2 du présent article, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes s'efforceront de déterminer le tarif par accord mutuel.

6) Si les Autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre ni sur un tarif qui leur est soumis pour approbation conformément au paragraphe 3 du présent article ni sur la détermination d'un tarif conformément au paragraphe 5 du présent article, le différend sera réglé selon les dispositions de l'article 21 du présent Accord.

7) Un tarif établi en application des dispositions du présent article restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit fixé.

Article 18. Consultations et amendements

1) Dans un esprit d'étroite coopération, les Autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront de temps à autre afin de s'assurer que les dispositions du présent Accord et de ses Annexes sont appliquées et respectées de manière satisfaisante.

2) Si l'une ou l'autre des Parties contractantes considère souhaitable d'amender les dispositions du présent Accord, elle peut demander consultation de l'autre Partie contractante. Cette consultation doit s'engager dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la demande.

3) Les amendements portant uniquement sur les dispositions des Tableaux en annexes pourront faire l'objet d'un accord entre les Autorités aéronautiques des Parties contractantes.

4) Tout amendement ainsi convenu devra être confirmé par un échange de notes diplomatiques.

Article 19. Adaptation aux conventions multilatérales

Le présent Accord et ses Annexes seront amendés afin de se conformer à toute Convention multilatérale susceptible de devenir exécutoire pour les deux Parties contractantes.

Article 20. Dénonciation

1) L'une ou l'autre Partie contractante peut à tout moment notifier à l'autre Partie contractante sa décision de mettre fin au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

2) Dans ce cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie contractante, à moins que cette notification ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. En l'absence d'accusé de réception de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée avoir été reçue quatorze (14) jours après sa réception par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 21. 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'efforceront d'abord de le régler par voie de négociations.

2) Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un accord par voie de négociations, elles peuvent convenir de soumettre le différend, pour décision, à une personne ou à un organisme; si elles ne peuvent ainsi se mettre d'accord, le différend sera, à la demande de l'une ou l'autre des Parties contractantes, soumis, pour décision, à un tribunal composé de trois arbitres, chaque Partie contractante nommant un arbitre et le tiers arbitre étant nommé par les deux arbitres ainsi désignés. Chacune des Parties contractantes nommera son arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception, par l'une ou l'autre des Parties contractantes, d'une notification adressée par la voie diplomatique par l'autre Partie contractante demandant l'arbitrage du différend par ledit tribunal et le tiers arbitre sera désigné dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne nomme pas un arbitre durant la période spécifiée ou si le tiers arbitre n'est pas désigné durant la période spécifiée, le Président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale peut désigner, à la demande de l'une ou l'autre Partie contractante, un arbitre ou des arbitres selon le cas. Dans ce cas, le tiers arbitre doit être ressortissant d'un Etat tiers et assumera les fonctions de président du tribunal arbitral.

3) Le tribunal déterminera sa propre procédure.

4) Les parties contractantes s'engagent à appliquer et à respecter toute décision rendue en application du paragraphe 2 du présent article. La décision doit indiquer les raisons qui l'ont motivée. Elle est définitive et exécutoire pour les deux Parties contractantes.

5) Les dépenses d'arbitrage seront également partagées entre les deux Parties contractantes.

Article 22. Enregistrement auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale

Le présent Accord et tous les amendements qui y sont apportés doivent être enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 23. Annexes

Les Annexes au présent Accord sont réputées être parties intégrantes du présent Accord et toutes références à celui-ci doivent inclure des références aux Annexes, à moins qu'il n'en soit expressément disposé autrement.

Article 24. Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur à la date de l'échange des notes diplomatiques confirmant que les formalités constitutionnelles ont été appliquées.

En foi de quoi les soussignés dûment autorisés à cette fin par leurs Gouvernements respectifs ont signé le présent Accord.

Fait à Bahreïn, le 3 juillet 1995 en langues française et arabe, chaque texte faisant également foi, et chaque Partie conservant un exemplaire dans chaque langue aux fins de mise en oeuvre.

Pour le Gouvernement de la République Française :

ALBERT PAVEC

Pour le Gouvernement de l'Etat de Bahreïn :

IBRAHIM ABDULLA AL-HAMER

ANNEXE I. TABLEAU DES ROUTES

1. Routes exploitées par l'entreprise désignée de la République française:

Point de départ	Point intermédiaire	Destination
France	Le Caire	Bahreïn

Pour les vols de passagers, l'entreprise désignée de la République française peut desservir tout point à l'ouest de Dacca non mentionné sur la route spécifiée, sous réserve qu'aucun droit de trafic ne soit exercé entre ces points et Bahreïn.

2. Routes exploitées par l'entreprise désignée de l'Etat de Bahreïn

Point de départ	Point intermédiaire	Destination
Bahreïn	Francfort	Paris

Pour les vols de passagers, l'entreprise désignée de l'Etat de Bahreïn peut desservir tout point à l'est de Reykjavik non mentionné sur la route spécifiée, sous réserve qu'aucun droit de trafic ne soit exercé entre ces points et Paris.

Notes

1. Pour tous les vols transportant du fret, les entreprises désignées des deux Parties peuvent desservir tout point non mentionné sur les routes spécifiées, sous réserve qu'aucun droit de trafic ne soit exercé entre ces points et le territoire de l'autre Partie.

2. Les entreprises désignées des deux Parties ont le droit de ne pas desservir un ou plusieurs point(s) sur les routes spécifiées sur tout ou partie de leurs services aériens.

3. Les entreprises désignées des deux Parties ont le droit de terminer leurs services aériens sur les routes spécifiées sur le territoire de l'autre Partie et/ou en tout point au-delà dudit territoire.

4. Les entreprises désignées des deux Parties contractantes ont le droit, sur tout ou partie des services agréés, de modifier l'ordre de desserte de ces points : elles ont en particulier le droit d'utiliser des points au-delà comme points intermédiaires et des points intermédiaires comme points au-delà dans n'importe quel ordre.

[TRANSLATION — TRADUCTION]

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE FRENCH
REPUBLIC AND THE GOVERNMENT OF THE STATE OF BAHRAIN
CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the French Republic and the Government of the State of Bahrain (hereinafter designated as "the Contracting Parties"), being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944,

Desiring to conclude an agreement for the purpose of establishing and operating scheduled air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

Article 1. Definitions

(1) For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires: (a) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of that Convention or of the Annexes of the Convention under Articles 90 and 94 thereof, insofar as those Annexes and amendments have become effective for, or been ratified by, both Contracting Parties;

(b) The term "aeronautical authorities" means, in the case of France, the Directorate-General of Civil Aviation, and in the case of the Government of the State of Bahrain, the Minister of Transport or his designated representative, the Assistant Under-Secretary of State for Civil Aviation, or in both cases, any other person or body authorized to perform the functions exercised by these authorities;

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

(d) The term "tariffs" means the prices paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including the prices and conditions for agency services and other ancillary services, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

(e) The term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it by Article 2 of the Convention;

(f) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.

(2) The titles given to the Articles of this Agreement shall in no way restrict or extend the meaning of any of the provisions of this Agreement.

Article 2. Applicability of the Chicago Convention

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

Article 3. Grant of Rights

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

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

(2) Each Contracting Party grants the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate section of the schedule of routes annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes".

In operating an agreed service on a specified route, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, in addition to the rights specified in paragraph 1 of this Article, the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the point specified for that route in the schedule annexed to this Agreement, for the purpose of taking up and putting down passengers and cargo, including mail, together or separately.

(3) Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline designated by one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

(4) For the application of paragraph 2 of this Article, each Contracting Party shall have the right to specify the air routes to be followed over its territory by the airline designated by the other Contracting Party and the airport which may be used.

Article 4. Designation of Airlines

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party an airline to operate the agreed services on the specified routes.

(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 designated airline the appropriate authorization.

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

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article, or to grant this authorization under conditions that may be deemed necessary for the exercise by the designated airline of the rights specified in Article 3 of this Agreement, wherever that Contracting Party is not satisfied

that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating it or in its nationals.

(5) When an airline has been so designated and authorized, it may operate the agreed services for which it has been designated, in accordance with the provisions of this Agreement.

Article 5. Revocation, Suspension or Limitation of an Operating Permit

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

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

(b) Where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those rights; or

(c) Where the airline fails to operate in accordance with the conditions laid down in this Agreement.

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

Article 6. Charges

(1) The standard charges which the competent authorities may impose in this connection on the designated airline of the other Contracting Party for the use of public airports and other facilities and services placed under their control shall not be discriminatory. The airline in question shall not be required to pay charges higher than those paid by the airline, providing similar international air services designated by the Contracting Party imposing these charges.

(2) The standard charges imposed on the airline of the other Contracting Party may reflect, but not exceed, an equitable share of the total economic cost borne by the competent authorities in charges for making available airport, air traffic control and safety facilities and services. The facilities and services for which charges are levied shall be made available on an efficient and economic basis. The competent authorities as regards charges shall give four months' notice of any substantial change in the standard charges.

Article 7. Exemption from Customs Duties and Other Charges

(1) Upon arrival in the territory of one Contracting Party, aircraft operated in international air services by the designated airline of the other Contracting Party, their standard equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts

(including engines), aircraft stores (including, but not limited to, food, beverages, tobacco and all other products to be sold to passengers or for consumption by the latter in limited quantities during the flight) and other items intended for or used solely in conjunction with the operation of the aircraft or service on board an aircraft which provides international air services shall be exempt, on a reciprocal basis, from all import restrictions, taxes on property rights and taxes on capital, customs duties, indirect taxation and similar duties and charges imposed by the national or local authorities and not based on the cost of the services rendered, provided that such equipment and stores remain on board the aircraft.

(2) Air tickets, navigation documents, standard advertising material, the documentation of the airline and luggage labels, all bearing the name or logo of the airline, which are imported into the territory of one Contracting Party by the airline designated by the other Contracting Party or by its representatives for the exclusive use of or service on board, its own aircraft or, for the exclusive use of its passengers shall also be exempt, on a reciprocal basis, from all import duties and charges.

(3) The following shall also be exempt, on a reciprocal basis, from the taxes, duties, charges and dues envisaged in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges for services:

(a) Aircraft stores imported into or provided in the territory of one Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on an aircraft of the airline of the other Contracting Party engaged in international air services, upon departure from that territory, even when these aircraft stores must be used during the part of the flight which takes place over the territory of the Contracting Party in which they were taken on board;

(b) Ground equipment and spare parts, including engines, imported into the territory of one of the Contracting Parties for service on board, maintenance or repair of the aircraft of the airline of the other Contracting Party operating international air services;

(c) Fuel, lubricants and technical supplies imported into or provided in the territory of one Contracting Party to be used on an aircraft of the airline of the other Contracting Party engaged in international air services, even when those supplies must be used during the part of the flight which takes place over the territory of the Contracting Party in which they were taken on board.

(4) Standard on-board equipment material and supplies on board the aircraft of the airline of one Contracting Party may not be unloaded in the territory of the other Contracting Party without the authorization of the Customs authorities of that Contracting Party.

(5) The material referred to in paragraphs 2 and 3 above may be placed under the supervision or control of the Customs authorities until it is re-exported or otherwise disposed of in accordance with Customs rules.

Article 8. Principles Governing the Operation of the Agreed Services

(1) The designated airlines of the two Contracting Parties shall enjoy fair and equitable treatment in the operation of the agreed services on the specified routes.

(2) In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take the interests of the airline of the other Contracting Party into consideration, so as

not to affect unduly the services which the latter airline provides on all 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 public's transportation needs on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity corresponding to normal, reasonably predictable needs for the carriage of passengers, cargo and mail coming from or going to the territory of the Contracting Party which designated the airline. Arrangements for the carriage of passengers, cargo and mail taken up or put down at points on the specified routes in the territory of States other than those designating the airlines shall be made in accordance with the general principles whereby capacity shall be determined by:

- (a) Traffic needs to and from the territory of the Contracting Party designating the airline;
- (b) Traffic needs in the area through which the agreed services pass, taking into account other air services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) The requirements of direct air links.

Article 9. Commercial Activities

(1) The designated airline of one Contracting Party shall be allowed, in accordance with the laws and regulations in force, to establish offices in the territory of the other Contracting Party for commercial purposes, in particular for the promotion of air transportation and sale of air tickets.

(2) The designated airline of each Contracting Party shall be allowed, in conformity with the laws and regulations of the other Contracting Party regarding entry, stay and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party its managerial, commercial, technical and operational staff or other specialists, as it may require in connection with the provision of air services.

(3) The designated airline of each Contracting Party shall be allowed to engage in the sale of air tickets in the territory of the other Contracting Party directly and, at the airline's discretion, through its authorized agents. Each designated airline shall have the right to sell such tickets and any person shall be free to purchase them in local currency or in freely convertible currency.

(4) For the operation of ground services, the designated airline of either of the Contracting Parties is allowed in the territory of the other Contracting Party to choose from among the rival authorized agents;

Ground services must be provided on a non-discriminatory basis to all airlines, and charges must be based on the cost of the services provided.

Article 10. Recognition of Certificates and Licences

(1) Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or validated by one Contracting Party shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the specified routes and agreed air services indicated in the Annex.

(2) However, each Contracting Party reserves the right to refuse to recognize as valid, for the purpose of flying over its territory, certificates of competency and licences issued to its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.

Article 11. Approval of Programmes

(1) The operation of programmes of the designated airline of each Contracting Party shall be submitted to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval.

(2) These programmes shall be transmitted at least thirty (30) days before the start of operations and shall include the schedules, frequency of service and type and configuration of aircraft used and any other relevant information.

(3) Any subsequent modification of an operational programme of the designated airline of one of the Contracting Parties shall be submitted to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval. In these particular cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of those authorities.

Article 12. Communication of Statistics

The aeronautical authorities of one Contracting Party shall provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, periodic statistics or other similar information on the traffic carried on the agreed service by the designated airline.

Article 13. Application of Laws and Regulations

(1) The laws and regulations of one Contracting Party shall apply to the navigation and operation of aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entry into, exit from, stay within and overflight of the territory of the other Contracting Party.

(2) The laws and regulations of one Contracting Party relating to the entry into, stay within or exit from its territory of passengers, crew, cargo and mail, such as the formalities concerning entry, exit, emigration, immigration, customs, health and quarantine, shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while within the territory of the first Contracting Party.

(3) The laws and regulations referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be the same as those applicable to airlines of the Contracting Party concerned operating similar international services.

Article 14. Transit

(1) Passengers in transit in the territory of either Contracting Party shall be subjected to minimum controls under all normal circumstances.

(2) Baggage and goods in direct transit shall be exempt from the Customs duties and other taxes referred to in Article 7, paragraph 1.

Article 15. Transfer of Earnings

(1) Each Contracting Party shall grant the designated airline of the other Contracting Party, on a reciprocal basis, the right of free transfer, in accordance with the requirements of the foreign exchange regulations of the Contracting Party on whose territory the receipts were earned, of the excess of receipts over expenditure, earned by the airline in question in the territory of the other Contracting Party, in connection with the transport of passengers, mail and cargo.

(2) The conversion and transfer must be authorized rapidly without restriction or taxation at the exchange rate applicable to the transaction and transfer in force at the date of the request.

Article 16. Aviation Security

(1) In keeping with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to protect each other's civil aviation against acts of unlawful interference, in order to ensure its security, forms an integral part of this Agreement.

(2) Without limiting their general rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall, in particular, act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and any other multilateral agreement governing the security of civil aviation accepted by both Contracting Parties.

(3) The Contracting Parties shall extend to each other, upon request, all necessary assistance in preventing acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of aircraft, their passengers and crew, airports and air traffic control facilities and services, and any other threat to the security of civil aviation.

(4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that the operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Contracting Party shall inform the other Contracting Party, at the request of the latter, of any difference between its national rules and practices and the standards of aviation security set out in the Annexes referred to in this paragraph. Either Contracting Party may at any time request consultations with the other Contracting Party to examine such differences.

(5) Each Contracting Party agrees that its aircraft operators may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from or while within, the territory of that other

Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory. To protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat against civil aviation.

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

(7) When one Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has deviated from the provisions of this Article, the first Contracting Party may demand immediate consultations with the other Contracting Party on this matter.

Article 17. Tariffs

(1) The tariffs to be applied by the designated airline of one Contracting Party for the agreed services shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including operating costs, reasonable profit, the characteristics of the service and the tariffs of other airlines operating scheduled services over the whole or part of the same routes.

(2) The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall, if possible, be agreed between the designated airlines of the two Contracting Parties, after consultation with other airlines operating over all or part of the same route. Such agreement shall, where possible, be reached through the procedures of the International Air Transport Association for establishing such tariffs.(3) The tariffs so agreed shall be submitted to the aeronautical authorities of the two Contracting Parties for the approval at least forty-five (45) days before the date on which they are to go into effect. In special cases, this time limit may be reduced subject to the agreement of those authorities.

(4) Such approval may be specifically given. If neither aeronautical authority has expressed disagreement within thirty (30) days from the date of submission in accordance with paragraph 3 of this Article, the tariffs shall be considered approved. If the time limit for approval is reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which this rejection must be notified may be less than thirty (30) days.

(5) If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article or if, during the period applicable under paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority notifies the other aeronautical authority that it rejects a tariff agreed in accordance with paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

(6) If the aeronautical authorities cannot agree on a tariff submitted to them for approval under paragraph 3 of this Article or on the determination of a tariff in accordance

with paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 21 of this Agreement.

(7) A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in effect until a new tariff is established.

Article 18. Consultation and Amendment

(1) In a spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring that the provisions of this Agreement and its Annexes are applied and satisfactorily carried out.

(2) If either Contracting Party wishes to amend the provisions of this Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations shall begin within sixty (60) days of the date of the request.

(3) Amendments relating solely to the provisions of the tables in the Annexes may be the subject of an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

(4) Any amendment thus agreed shall be confirmed by an exchange of diplomatic notes.

Article 19. Compatibility with Multilateral Conventions

This Agreement and its Annexes shall be amended to bring them into line with any multilateral convention which may become enforceable for both Contracting Parties.

Article 20. Termination of Agreement

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

(2) In this case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date on which the notice was received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

Article 21. Settlement of Disputes

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach an agreement by negotiation, they may agree to submit the dispute for decision to a person or body; if they are unable to reach an agreement in this way, the dispute shall be submitted, at the request of either Contracting Party, for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party

and the third to be agreed by the two arbitrators so chosen. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within a period of sixty (60) days of the date of receipt by either Contracting Party of notification through diplomatic channels from the other Contracting Party requesting arbitration of the dispute by the aforementioned tribunal, and the third arbitrator shall be agreed upon within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to designate its own arbitrator within the period indicated or if the third arbitrator is not agreed upon within the period indicated, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may, at the request of either Contracting Party, appoint an arbitrator or arbitrators, as circumstances require. In this case the third arbitrator must be a national of a third country and act as President of the arbitration tribunal.

(3) The tribunal shall determine its own procedure.

(4) The Contracting Parties shall undertake to apply and respect any decision made pursuant to paragraph 2 of this Article. The decision shall state the grounds on which it is based. It shall be definitive and enforceable for both Contracting Parties.

(5) The costs of arbitration shall be shared equally by the two Contracting Parties.

Article 22. Registration with the International Civil Aviation Organization

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

Article 23. Annexes

The Annexes to this Agreement form an integral part of the present Agreement and any reference thereto shall refer also the Annexes, except if specifically otherwise provided.

Article 24. Entry into Force

This Agreement shall enter into force on the date on which diplomatic notes are exchanged confirming that the constitutional formalities have been applied.

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

Done at Bahrain on 3 July 1995 in the French and Arabic languages, both texts being equally authentic. Each Party has a copy of this text in each language for the purpose of implementation.

For the Government of the French Republic:

ALBERT PAVEC

For the Government of the State of Bahrain:

IBRAHIM ABDULLA AL-HAMER

ANNEX I. ROUTE SCHEDULE

1. Routes to be operated by the designated airline of France:

Point of origin	Intermediate point	Destination
France	Cairo	Bahrain

For passenger flights, the designated airline of France may serve as any point west of Dhaka not mentioned on the specified route, provided no traffic rights are exercised between these points and Bahrain.

2. Routes operated by the designated airline of the State of Bahrain.

Point of origin	Intermediate point	Destination
Bahrain	Frankfurt	Paris

For passenger flights, the designated airline of the State of Bahrain may serve any point east of Reykjavik not mentioned on the specified route, provided no traffic rights are exercised between these points and Paris.

Notes

1. For all flights carrying cargo, the designated airlines of the two Contracting Parties may serve any point not mentioned on the specified routes, provided no traffic rights are exercised between these points and the territory of the other Contracting Party.

2. The designated airlines of the two Contracting Parties shall have the right not to serve one or more points on the specified routes on all or part of their air services.

3. The designated airlines of the two Contracting Parties shall have the right to terminate their air services on the specified routes in the territory of the other Contracting Party and/or at any point beyond that territory.

4. The designated airlines of the two Contracting Parties shall have the right, on all or part of their agreed services, to change the order in which these points are served; in particular, they shall have the right to use points beyond as intermediate points and intermediate points as points beyond, in any order.

