

قانون رقم (٦) لسنة ٢٠٢١  
بالتصديق على اتفاقية بشأن الخدمات الجوية  
بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية المالديف  
بين وفيما وراء إقليميهما

نحن حمد بن عيسى آل خليفة ملك مملكة البحرين.  
بعد الاطلاع على الدستور،  
وعلى اتفاقية بشأن الخدمات الجوية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية المالديف  
بين وفيما وراء إقليميهما، الموقعة في مقر الايكاو بمونتريال في ٢٥ سبتمبر ٢٠١٩م،  
أقر مجلس الشورى ومجلس النواب القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

المادة الأولى

صُودق على اتفاقية بشأن الخدمات الجوية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية  
المالديف بين وفيما وراء إقليميهما، الموقعة في مقر الايكاو بمونتريال في ٢٥ سبتمبر ٢٠١٩م،  
والمرافقة لهذا القانون.

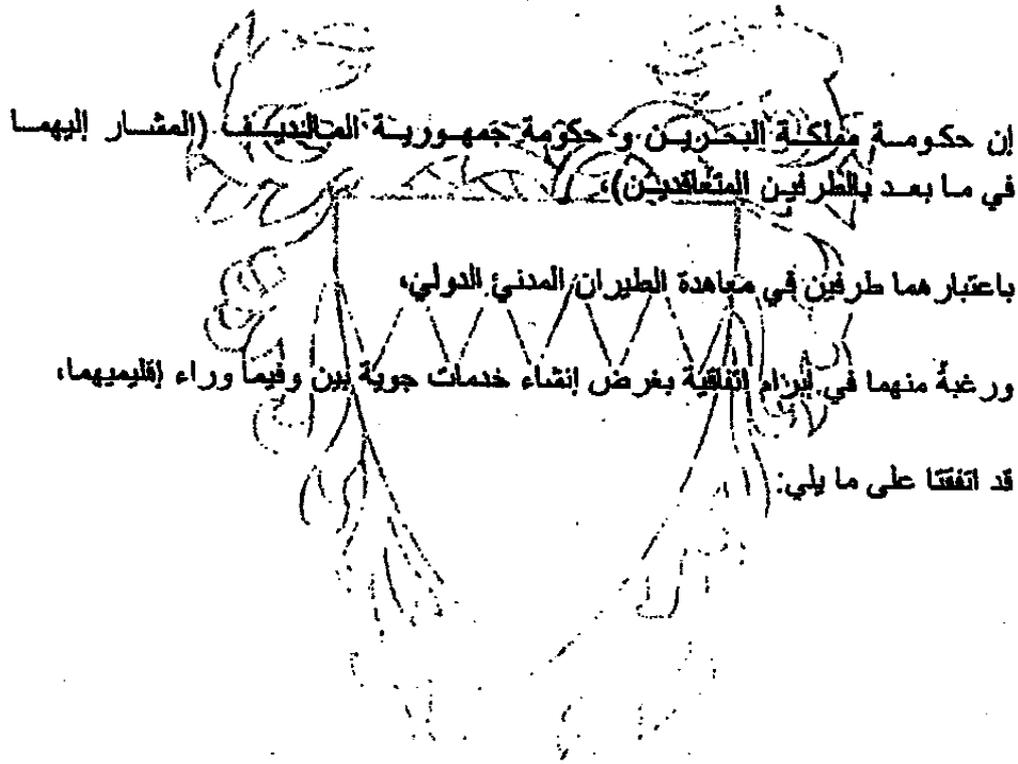
المادة الثانية

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

ملك مملكة البحرين  
حمد بن عيسى آل خليفة

صدر في قصر الرفاع:  
بتاريخ: ٥ شعبان ١٤٤٢هـ  
الموافق: ١٨ مارس ٢٠٢١م

**اتفاقية**  
**بشأن الخدمات الجوية**  
**بين**  
**حكومة مملكة البحرين**  
**و**  
**حكومة جمهورية المالديف بين وفيما وراء إقليميهما**



## المادة (1)

### تعريف

لأغراض هذه الاتفاقية، وما لم يتطلب سياق النص خلاف ذلك، فإن مصطلح كل من:

- (أ) " المعاهدة " تعني معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944، وتشمل أي ملحق تم اعتماده بموجب المادة (90) من المعاهدة وأي تعديل على الملاحق أو المعاهدة بموجب المادتين (90) و(94) منها،
- (ب) " سلطات الطيران " تعني، بالنسبة لحكومة مملكة البحرين، وزارة المواصلات والاتصالات ممثلة في شئون الطيران المدني، وبالنسبة لحكومة جمهورية المالديف هيئة الطيران المدني، وفي كلتا الحالتين أي شخص أو كيان يكون مخولاً لأداء أي من المهام المنوطة حالياً بهذه السلطات أو بمهام ممثلة،
- (ج) " مؤسسة النقل الجوي المعينة " تعني مؤسسات النقل الجوي المعينة باخطار كتابي من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً للمادة (3) من هذه الاتفاقية، وذلك لغرض تشغيل الخدمات الجوية على الطرق الميمنة في الجدول،
- (د) " الإقليم " يعني فيما يتعلق بطرف متعاقد المناطق الأرضية والمياه الإقليمية المتاخمة الواقعة تحت سيادة ذلك الطرف المتعاقد أو تحت سلطته أو تحت حمايته أو المشمولة بلتدابته لها،
- (هـ) " التعرفة " يقصد بها الأسعار التي تدفع مقابل نقل المسافرين والامتعة والبضائع، وشروط تطبيق هذه الأسعار، بما في ذلك الأسعار والشروط الخاصة بالوكالات والخدمات الإضافية الأخرى، باستثناء أسعار وشروط نقل البريد،
- (و) " خدمات جوية " و"خدمات جوية دولية" و"مؤسسة نقل جوي" و"التوقف لأغراض غير تجارية" يكون لها المعاني المحددة لها تباعاً في المادة (96) من المعاهدة،

(ز) "الخدمات المتفق عليها" تعني أي خدمات جوية سبق تعريفها بالفقرة الفرعية (و) لأجل ممارسة الحقوق المبينة في الاتفاقية، والممنوحة من قبل احد الطرفين المتعاقدين للطرف المتعاقد الآخر،

(ح) "الطرق المبينة" تعني أية طرق مبينة في الجدول الملحق بهذه الاتفاقية،

(ط) "السعة" تعني بالنسبة لأي طائرة، حمولة الطائرة المتاحة على طريق ما أو على جزء منه،

(ك) "السعة" فيها يتعلق بخدمة جوية محددة يقصد بها سعة الطائرة المستخدمة على هذه الخدمة مصرية في عند الرحلات التي تشغل من قبل ذات الطائرة خلال فترة معينة وعلى طريق معين أو على جزء منه، و

(ل) "رسوم الاستخدام" تعني الرسوم التي تفرضها الجهات المخولة على مؤسسات النقل الجوي أو تسمح بفرضها مقابل استخدام خدمات المطار والملاحة الجوية ويشمل ذلك الخدمات المتعلقة بخدمات ومرافق الطائرات وطواقمها والركاب والبضائع؛

(م) "ملحق هذه الاتفاقية" يعني جدول الطرق لهذه الاتفاقية، أو الذي يتم تعديله طبقاً لأحكام المادة ( 21 ) من هذه الاتفاقية. ويشكل الملحق جزء لا يتجزأ من هذه الاتفاقية، وجميع الإشارات الواردة بهذه الاتفاقية يجب أن تعتبر بأنها تشمل إشارات للملحق، باستثناء ما يقتضي خلاف ذلك.

## المادة (2)

## حقوق النقل الجوي والامتيازات

1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في هذه الاتفاقية لإقامة خدمات جوية على الطرق المبينة في الجزء المخصص لذلك في جدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية (والتي يطلق عليها فيما بعد بـ "الخدمات المتفق عليها" و"الطرق المحددة").

2- رهناً بأحكام هذه الاتفاقية، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بالامتيازات التالية:

- أ- الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر بدون هيوط
- ب- التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية، و
- ج- التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة بذلك الطريق المبين بالجدول الملحق بهذه الاتفاقية لغرض نقل وإنزال حركة دولية للركاب والبضائع والبريد.

3- ليس في الفقرة (2) من هذه المادة ما يمكن أن ينظر إليه على أنه يمنح مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين امتيازاً يتيح لها أن تنقل على متن الطائرة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ركاباً وبضائع أو بريد مقابل أجر أو مكافأة باتجاه نقطة أخرى في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

4- يخضع تشغيل الخدمات الجوية في المناطق المغلقة بأنها مناطق محظورة من قبل أي طرف متعاقد لموافقة ذات الطرف المعني.

### المادة (3) التعيين والترخيص

- 1- يحق لكل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر خطياً بتعيين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لتشغيل الخدمات الجوية المنفق عليها على الطرق المحددة.
- 2- على الطرف المتعاقد الآخر عند استلام التعيين أن يمنح ترخيص التشغيل اللازم لمؤسسة النقل الجوي المعنية دون تأخير، وذلك طبقاً لأحكام الفقرتين (3) و (4) من هذه المادة.
- 3- يجوز لسلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تطلب من المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنه يتوافق فيها الشروط التي تتطلبها القوانين والأنظمة التي تطبقها عادة هذه السلطات وبشكل معقول على تشغيل الخدمات الجوية الدولية، وذلك وفقاً لأحكام المعاهدة.
- 4- يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحقه في تعليق أو إلغاء موافقته على منح الامتيازات المبينة في الفقرة (2) من المادة (2) من هذه الاتفاقية، أو فرض ما يراه ضرورياً من شروط يتوجب على ذات المؤسسة عند ممارستها لتلك الامتيازات، وذلك في أية حالة لا يقتنع فيها بأن جزءاً هاماً من ملكية هذه المؤسسة وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد رعاياه.
- 5- يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعنية والمرخص لها بعد استوفائها لما جاء بأحكام الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة أن تبدأ في أي وقت بتشغيل الخدمات المنفق عليها، ويشترط بأن هذه الخدمات لا يمكن تشغيلها إلا إذا كانت التعرفة الموضوعية وفقاً لإحكام المادة (16) من هذه الاتفاقية سارية المفعول بالنسبة لتلك الخدمة.

6- يحق لكل من الطرفين المتعاقدين أن يوقف ممارسة مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر للامتيازات المبينة في الفقرة (2) من المادة (2) بهذه الاتفاقية، أو فرض مثل هذه الشروط متى كان ذلك ضرورياً لممارسة ذات المؤسسة لتلك الامتيازات، وذلك في أي حالة تكون فيها تلك المؤسسة قد أخفقت في الالتزام بقوانين أو أنظمة الطرف المتعاقد المانح لتلك الامتيازات، أو في حال فشل تلك المؤسسة في التشغيل طبقاً للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية. مالم يكن الإيقاف الفوري أو تعليق التشغيل أو فرض الشروط ضروري لتجنب خروقات للقوانين والأنظمة أو لأسباب تتعلق بسلامة الملاحة الجوية يجب ممارسة هذا الحق بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر.



#### المادة (4)

### الإعفاء من الضرائب الجمركية وغيرها من الرسوم

1- يعني كل طرف متعاقد مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر إلى أقصى حد ممكن بموجب قانونه الوطني من قيود الاستيراد، والضرائب الجمركية، والضرائب المفروضة، ورسوم التفتيش، وجميع الرسوم الوطنية الأخرى، والأجور المفروضة على الوقود، وزيوت التشحيم، والإمدادات الاستهلاكية الفنية، وقطع الغيار، بما في ذلك المحركات، والمعدات الاعتيادية، والمعدات الأرضية وخزائن الطائرة، والمواد الأخرى المراد استخدامها حصرياً للركاب والطاقم، أو تلك المرتبطة بتشغيل، أو خدمة الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة التي تشمل الخدمات الجوية الدولية.

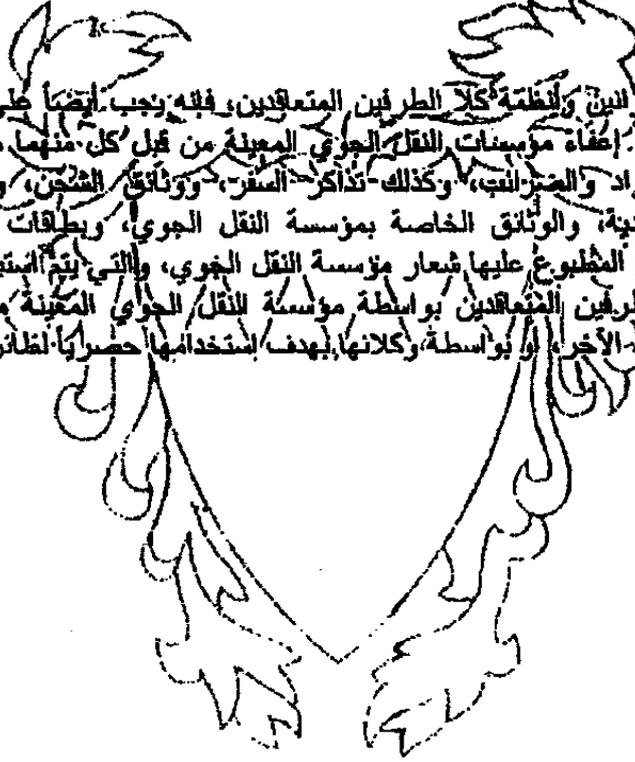
تطبق الإعفاءات الممنوحة بموجب هذه الفقرة على المواد التي:

- (أ) استُخدمت إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو بالنيابة عنها. ويشترط أن تبقى تلك المواد عندما يتطلب ذلك تحت الإشراف أو الرقابة الجمركية، أو
- (ب) استُقبلت على متن الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين منذ لحظة وصولها وحتى وقت مغادرتها لإقليم الطرف المتعاقد الآخر، أو
- (ج) نقلت على متن الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر بقصد استخدامها في تشغيل الخدمات الجوية الدولية، سواء كانت أو لم تكن هذه المواد قد استخدمت أو استهلكت كلياً أو استخدم جزء منها في إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بمنح الإعفاء.

2- يجب أن تكون الإعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة سارية أيضاً في الحالات التي تكون فيها مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين قد دخلت في ترتيبات مع مؤسسات نقل جوي أخرى بشأن إعارة أو تحويل المواد المشار إليها في الفقرة (1) في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تتمتع مؤسسات النقل الجوي الأخرى بنفس الإعفاءات من ذات الطرف المتعاقد الآخر.

3- طبقاً للقانون الوطني، يجب أن تعفى الأمتعة والبضائع أثناء العبور المباشر من الرسوم الجمركية والضرائب الأخرى المعادلة.

4- طبقاً للقوانين والأنظمة كلا الطرفين المتعاقدين، فإليه يجب أيضاً على أسس المعاملة بالمثل، إعفاء مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كل منهما من جميع رسوم الاستيراد والضرائب، وكذلك تذاكر السفر، ووثائق الشحن، والمواد الدعائية الاعتيادية، والوثائق الخاصة بمؤسسة النقل الجوي، وطاقات الأمتعة، وكافة الوثائق المطلوب عليها شعار مؤسسة النقل الجوي، والتي يتم استيرادها لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو بواسطة وكلائها بهدف استخدامها حصرياً لطاقاتها وركابها.

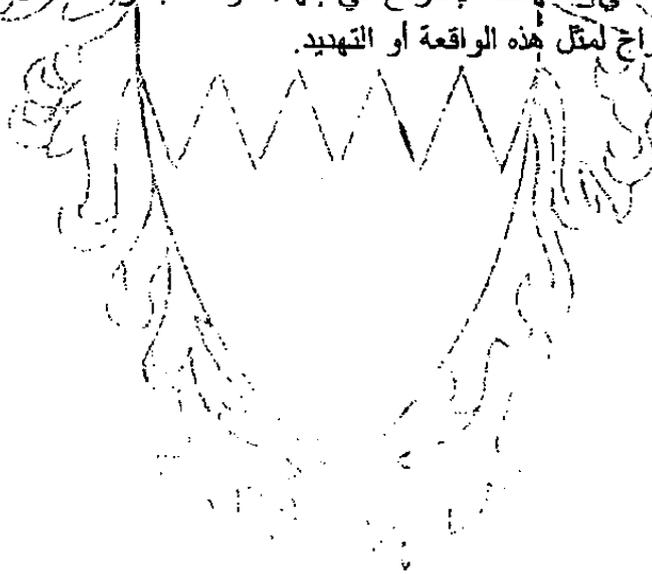


## المادة (5) أمن الطيران

- 1- تمثيلاً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يؤكد كل طرف متعاقد أن التزامه تجاه الطرف المتعاقد الآخر بحماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. وعلى الطرفين المتعاقدان أن يعملوا بشكل خاص، دون الحد من عمومية حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي، بما لا يتعارض مع أحكام الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تتركب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971، وبروتوكول مكافحة أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقعة في مونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988، وأي معاهدة تتعلق بأمن الطيران المدني يكون الطرفان المتعاقدان عضوين فيها.
- 2- يقدم الطرفان المتعاقدان عند الطلب كل المساعدة الضرورية لبعضهما البعض لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات، وركابها، وطاقمها، والمطارات، وتسهيلات الملاحة الجوية، وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.
- 3- يجب على الطرفين المتعاقدان، في إطار علاقتهما المتبادلة، بما يتفق مع أحكام أمن الطيران الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني الدولي، والمعينة في صورة ملاحق للمعاهدة بموجب ما يتطابق مع مثل تلك الأحكام الأمنية على الطرفين المتعاقدين، وأن يطلب كل منهما من مشغلي الطائرات المسجلة لديهما، أو المشغلين الذين يكون مركز عملهم الرئيسي، أو محل إقامتهم الدائمة في إقليميهما ومشغلي المطارات في إقليميهما بالتصرف وفقاً لإحكام أمن الطيران المذكورة. ويقوم كل طرف متعاقد بإخطار الطرف المتعاقد الآخر بأية اختلافات بين أنظمتهم وأساليب عمله الوطنية وبين أحكام الأمن المذكورة. ويجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات فورية مع الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت لمناقشة أية اختلافات من هذا القبيل.

4- يوافق كل طرف متعاقد على ملاحظة أحكام الأمن المطلوبة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر المعني، وأن يتخذ التدابير اللازمة من أجل حماية الطائرات، وفحص الركاب، والطاقم، والمواد الخاصة بهم المنقولة باليد، بالإضافة إلى البضائع، وخزين الطائرة أثناء الصعود أو التحميل. ويجب على كل طرف متعاقد إعطاء أهمية إيجابية لأي طلب من قبل الطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق باتخاذ الإجراءات الأمنية الخاصة لمواجهة تهديد معين للطيران المدني.

5- حين يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع ضد الطائرات، أو أية أفعال غير مشروعة ترتكب ضد سلامة الطائرة والركاب، وطواقمها، والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، فإنه يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات، وغير ذلك من التدابير الملازمة التي تستهدف الإسراع في إنهاء الواقعة بقدر الخد الأدنى من المخاطر في الأرواح لمثل هذه الواقعة أو التهديد.



## المادة (6) تطبيق القوانين والأنظمة

- 1- إن قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين التي تحكم دخول وخروج الطائرات المرتبطة بعمليات ملاحية جوية دولية من وإلى إقليمه أو البقاء فيه، أو عند تشغيل وطيران مثل هذه الطائرات عندما تكون في نطاق إقليمه، يجب أن تطبق على الطائرات التي تشغل من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الأخرى، ويجب على هذه الطائرات الامتثال لهذه القوانين عند دخولها أو مغادرتها وأثناء تواجدها في نطاق إقليم ذلك الطرف المتعاقد الأول.
- 2- إن قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين التي تحكم دخول الركاب والأمتعة والطاقم والبضائع، أو البريد في إقليمه وعند مغادرتها ومكوناتها فيه، وكذلك الأنظمة المتعلقة بالدخول والتخليص والهجرة والجوازات والجمارك والحجر الصحي، يجب الامتثال لها مباشرة أو نيابة عن أولئك الركاب والطاقم والبضائع، أو البريد المنقول من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الأخر عند دخولها أو مغادرتها وأثناء تواجدها في إقليم الطرف المتعاقد الأول.
- 3- لا يفضل أي من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي التابعة له على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الأخر بالنسبة لتطبيق القوانين والأنظمة الملصوق عليها بهذه المادة.
- 4- يخضع الركاب والأمتعة والبضائع في حالة المرور العابر المباشر فقط من خلال إقليم أحد الطرفين المتعاقدين، والذين لا يغادرون منطقة المطار المحجوزة لمثل هذا الغرض لرقابة مبسطة جداً.

## المادة (7) رسوم الاستخدام

1. لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يفرض ، أو يسمح بأن تفرض على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر رسوماً أعلى من تلك التي يفرضها على مؤسسة النقل الجوي التابعة له والتي تعمل على نفس الخدمات الجوية الدولية.

2. يجب على كل طرف متعاقد أن يبحث على التشاور حول رسوم الاستخدام فيما بين السلطات المعنية بفرض الرسوم التابعة له ومؤسسات النقل الجوي التي تستفيد من الخدمات ، والتسهيلات التي توفرها تلك السلطات متى كان ذلك ممكناً من خلال المنظمات التي تمثل مؤسسات النقل الجوي . ويتم إشعار أولئك المستخدمين بأية تعديلات مقترحة على رسوم الاستخدام لتمكينهم من إبداء آرائهم حيالها قبل سريان هذه التعديلات. كما يجب على كل طرف متعاقد حث السلطات المعنية بفرض الرسوم أولئك المستخدمين على تبادل المعلومات اللازمة فيما يتعلق برسوم الاستخدام.

### المادة (8)

#### الاعتراف بالشهادات والرخص

- 1- إن شهادات صلاحية الطيران، وشهادات الكفاءة، والرخص الصادرة، أو المعتمدة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين، يجب الاعتراف بأنها سارية خلال فترة سريتها من قبل الطرف المتعاقد الآخر.
- 2- ومع ذلك، يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في عدم الاعتراف بشهادات الكفاءة والرخص التي تمنح أو يتم اعتمادها لمواطنيه من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو من قبل أي دولة أخرى لغرض الطيران فوق إقليمه.



## المادة (9)

السلامة الجوية

1- يجوز لكل طرف متعاقد بأن يطلب في أي وقت عقد مشاورات بشأن معايير السلامة المعتمدة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك في أي مجال يتعلق بالطائرة، والطاقم، أو بما يتعلق بتشغيلها. ويجب أن تبدأ هذه المشاورات في غضون ثلاثين (30) يوماً من استلام الطلب ذلك.

2- إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد إجراء هذه المشاورات بأن الطرف المتعاقد الآخر ولا يدير بفاعلية، ولا يحافظ على معايير السلامة الجوية في أي من تلك المجالات بما يتطابق على الأقل مع معايير الحد الأدنى الموضوع في ذلك الوقت طبقاً للمعاهدة، فيجب على الطرف المتعاقد الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بتلك النتائج والخطوات التي يجدها ضرورية لتطبيق الحد الأدنى من المعايير، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يتخذ الإجراءات التصحيحية المناسبة، وإذا ما أخفق الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراءات التصحيحية خلال خمسة عشر (15) يوماً، أو خلال مدة أطول يتفق عليها، فإن ذلك يشكل أساساً لتطبيق المادة الثالثة من هذه الاتفاقية.

3- على الرغم من الالتزامات المذكورة في المادة (33) من المعاهدة ، فإنه من المتفق عليه أن أية طائرة تشغل بموجب اتفاقية تأجير أو نيابة عن مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين في خدمات من أو إلى إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر ، فإنه يجوز أن تخضع للفحص أثناء وجودها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر من الداخل والخارج من قبل الممثلين المفوضين من قبل الطرف المتعاقد الآخر بغية التأكد من صحة وثائق الطائرة ورخص أفراد طاقمها ، ومن الحالة الظاهرية للطائرة ومعداتنا (ويسمى الفحص في هذه المادة بالفحص الميداني) شريطة ألا يؤدي ذلك لتأخير غير معقول لذات الطائرة .

4- إذا أسفر الفحص الميداني، أو سلسلة الفحوصات الميدانية عن أي مما يلي:

(أ) قلق جدي من أن الطائرة، أو تشغيلها لا يستوفي الحد الأدنى من المعايير الموضوع في ذلك الوقت بموجب المعاهدة، أو

(ب) قلق جدي من وجود قصور في المحافظة على معايير السلامة وتطبيقها بصورة فعالة على النحو المقرر في ذلك الوقت بموجب المعاهدة،

لأنه يكون للطرف المتعاقد الذي يجري الفحص لأغراض المادة (33) من المعاهدة، الحرية بأن يستنتج أن الشهادة، أو الإجازة الخاصة بالطائرة، أو طاقمها، أو أن المتطلبات التي صدرت، أو أصبحت سارية بناءً عليها، أو أن المتطلبات التي تم بناءً عليها تشغيل الطائرة، ليست مساوية ولا تفوق الحد الأدنى من المعايير المقررة بموجب المعاهدة.

5- إذا رفض ممثل مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين إجراء الفحص الميداني على الطائرة التي تشغل من قبل ذات المؤسسة وفقاً للفقرة (3) أعلاه، فإنه يكون للطرف المتعاقد الآخر للحرية بأن يستنتج وجود قلق جدي من النوع المشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة، ويستخلص النتائج المشار إليها في تلك الفقرة.

6- يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في الوقف، أو التغيير الفوري لترخيص التشغيل الصادر من قبله لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر، إذا استنتج الطرف المتعاقد الأول بأن اتخاذ إجراء فوري ضروري لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي، سواء كان ذلك نتيجة الفحص الميداني أو منع الدخول لإجراء الفحص الميداني، أو نتيجة المشاورات، أو غير ذلك.

7- أي إجراء يتخذ من قبل سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للفقرتين (2) أو (6) أعلاه، يجب أن لا يستمر العمل به في حال انتهاء الأسباب التي أدت إلى تحذره.

**المادة (10)****تأسيس المكاتب التمثيلية**

طبقاً للإحكام الخاصة بالقوانين والأنظمة السارية في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين، فإنه يحق لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً للمادة (3) أن تحتفظ بوجود موظفين لها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، لتأدية الأعمال الإدارية والتجارية والفنية المطلوبين لتشغيل الخدمات الجوية وفقاً لملحق هذه الاتفاقية، كما يحق لها أن تؤسس وتشغل مكاتب لها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.



## المادة (11)

### نظم الحجز الآلي

وافق الطرفان المتعاقدان على ان يكون تشغيل نظام الحجز الآلي في اقليمهما يكفل :

أ- حماية مستخدمي منتجات النقل الجوي من أي سوء استخدام لمعلومات الحجز الآلي بما فيها المعلومات المضللة ، و

ب- تطبيق مدونة السلوك الخاصة بالحجز الآلي الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي على توزيع منتجات خدمات المسافرتين الدوليين أو الشحن الجوي



## المادة (12)

### الرمز المشترك

عند تشغيل أو إقامة الخدمات المرخص بها على الطرق المتفق عليها، يجوز لأي مؤسسة نقل جوي معينة من قبل احد الطرفين المتعاقدين ان تدخل في ترتيبات تقاسم الرمز مع :

- أ- مؤسسة نقل جوي تابعة لنفس الطرف المتعاقد، أو
- ب- مؤسسة نقل جوي أو مؤسسات نقل جوي تابعة للطرف المتعاقد الآخر، أو
- ج- مؤسسة نقل جوي أو مؤسسات نقل جوي تابعة لطرف ثالث، شريطة ان يرخص أو يسمح ذلك الطرف الثالث بمثل هذه الترتيبات بين مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الاخر و مؤسسات النقل الجوي الاخرى الداخلة في الخدمات من و إلى و من خلال الطرف الثالث

شريطة حيازة جميع مؤسسات النقل الجوي التراخيص ومستوفية للمتطلبات التي يتم تطبيقها على مثل هذه الترتيبات.

يجب على كل مؤسسة نقل جوي مشتركة في ترتيبات المشاركة في الرمز حسب هذه الفقرة أن توضح للمشتري في نقطة البيع فيما يخص أي تذكرة مباحة بواسطتها، مؤسسة النقل الجوي التي ستشغل فعليا على كل قطاع من قطاعات الخدمات الجوية ومع أي مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي سيدخل المشتري في علاقة تعاقدية معها نظير هذه الخدمة.

**المادة (13)****دفع المصاريف المحلية**

يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بدفع المصاريف المحلية في إقليمه شاملة مشتريات الوقود بالعملة المحلية او حسب رغبة شركات الطيران وحينما يكون مصرح به بأي عملة قابلة للتحويل الحر.



## المادة (14)

## أحكام السعة

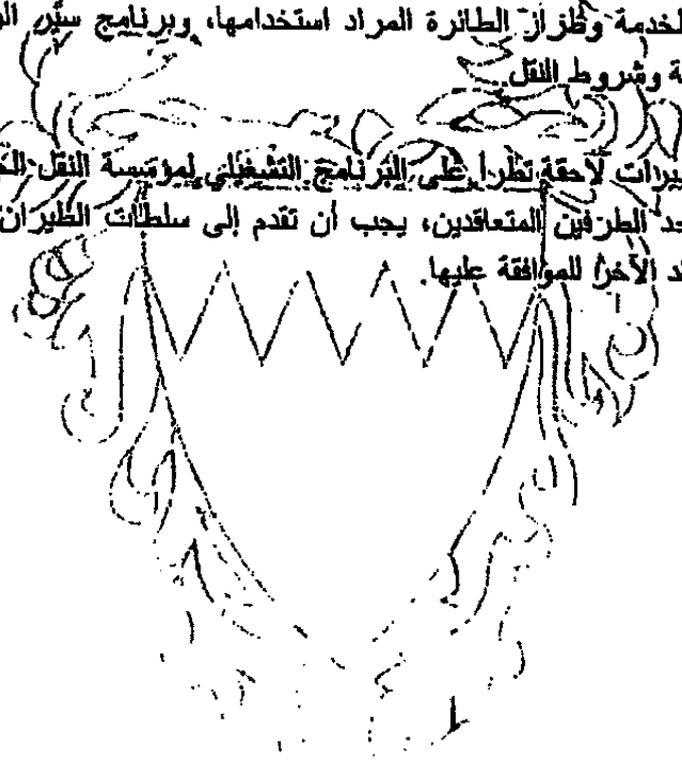
1- يجب أن تتاح لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كلا الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة لتشغيل الخدمات الجوية المغطاة بموجب هذه الاتفاقية.

2- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يقوم بشكل إنفرادي بالحد من مقدار الحركة، وعدد الرحلات أو تنظيم الخدمة، أو طراز أو طرازات الطائرات المستخدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، إلا إذا امتدعي الأمر لذلك لاستيفاء فنية، واجمعية، أو تشغيلية، وذلك وفق شروط موحدة بموجب المادة (15) من المعاهدة.



## المادة (15) تقديم جداول المواعيد

- 1- يجب على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين أن تقدم لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر خلال مدة لا تزيد عن ثلاثين يوماً قبل البدء بالخدمات المتفق عليها، جداول مواعيد الرحلات المقترحة للموافقة عليها. ويجب أن تتضمن هذه الجداول جميع المعلومات ذات العلاقة، بما فيها نوع الخدمة وظراز الطائرة المراد استخدامها، وبرنامج سير الرحلات، وكذلك التعرفه وشروط النقل.
- 2- أية تغييرات لاحقة تطرأ على البرنامج التشغيلي لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل احد الطرفين المتعاقدين، يجب أن تقدم إلى سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر للموافقة عليها.



## المادة (16) التعرفة

- 1- يجب أن تحدد التعرفة التي يجب فرضها بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل احد الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخدمات المتفق عليها بمستويات، معقولة، مع مراعاة كل العوامل ذات الصلة، بما فيها تكلفة التشغيل وخصائص الخدمة، وتعرفة مؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تشغل خدمات منتظمة على كامل الطرق الجوية أو على جزء منها.
- 2- أن التعرفة المشار إليها بالفقرة (1) من هذه المادة، يجب أن يمكن الاتفاق عليها بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين، وذلك بعد التشاور مع مؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تشغل على كامل الطرق الجوية أو على جزء منها. ويجب بحسب الإمكان التوصل إلى هذا الاتفاق باستخدام الإجراءات المعمول بها من قبل الاتحاد الدولي للنقل الجوي بشأن تسوية التعرفة.
- 3- يجب أن تقدم التعرفة المتفق عليها إلى سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها، وذلك قبل مدة ستون (60) يوماً على الأقل من التاريخ المقترح لتقديمها. ويجوز في حالات خاصة تقليص هذه المادة بموافقة السلطات المذكورة.
- 4- يجوز أن تمنح الموافقة على التعرفة صراحة، وذلك إذا لم تعلن أي من سلطات الطيران أعلاه عن عدم موافقتها خلال ثلاثين (30) يوماً بعد تاريخ تقديمها طبقاً للفقرة (3) من هذه المادة.

5- إذا لم يتم الاتفاق على التعرف طبقاً للفقرة (2) من هذه المادة، أو إذا قامت إحدى سلطات الطيران خلال المدة المقررة وفقاً للفقرة (4) من هذه المادة بإخطار سلطات الطيران الأخرى بعدم موافقتها على التعرف المتفق عليها طبقاً لأحكام الفقرة (2) من هذه المادة، فعلى سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة لأي دولة أخرى، أو مع أي سلطة إسداء النصح حول إمكانية النظر بما يفيد تحديد التعرف باتفاق مشترك بينهم.

6- إذا لم تتمكن سلطات الطيران من الاتفاق على أي تعرفه تقدم إليها وفقاً للفقرة (3) من هذه المادة، أو إذا لم تتفق ذات السلطات على تحديد أي من هذه التعرفه وفقاً للفقرة (5) من هذه المادة، فيجب أن يسوى النزاع طبقاً لأحكام المادة (20) من هذه الاتفاقية.

7- يجب أن تبقى التعرفه الموضوعه طبقاً لأحكام هذه المادة سارية لحين تحديد تعرفه جديدة.



## المادة (17) الأنشطة التجارية

1- يحق لأي من مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد أن ترتبط بحسب رغبتها في بيع الخدمات الجوية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر سواء بصورة مباشرة أو من خلال وكلاء مخولين بذلك من قبل الطرف المتعاقد الآخر. ويحق لهذه المؤسسة أن يبيع تلك الخدمات، ويكون لأي شخص الحرية في شراء تلك الخدمات بالعملة الخاصة بذلك الإقليم، أو أية عملة خاصة بدول أخرى تكون قابلة للتحويل الحر.

2- يحق لأي من مؤسسات النقل الجوي المعينة أن تحول الإيرادات التي تتجاوز فائض المبالغ التي حصلت عليها محلياً. ويجب أن يسمح بهذه التحويلات والتبديلات بسرعة وبدون قيود بموجب سعر الصرف المتاري على بيع الخدمات الجوية، المطبق اعتباراً من الوقت الذي تكون فيه تلك الإيرادات معدة للتحويل والتبديل، ويجب أن تكون ذات الإيرادات مغفية من الضرائب بأقصى حد مصرح به بموجب القانون الوطني الخاص بكل من الطرفين المتعاقدين. ومع ذلك، يجب أن تتم مثل هذه التحويلات والتبديلات طبقاً لقوانين وأنظمة الصرف الأجنبي للطرف المتعاقد الذي تحققت الإيرادات في إقليمه.

## المادة (18) تقديم الإحصائيات

يجب على سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تقدم إلى السلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بناءً على طلبها، الدوريات أو قوائم الإحصائيات الأخرى المتعلقة بالحركة المنقولة من، أو التي يتم إنزالها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وذلك بحسب ما يتطلبه الأمر بالشكل المعقول لغرض مراجعة السعة المقدمة على الخدمات المتفق عليها بواسطة مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الذي يطلب تلك المعلومات. ويجب أن تتضمن تلك القوائم جميع المعلومات المطلوبة لتحديد مقدار الحركة المنقولة بواسطة مؤسسة النقل الجوي على الخدمات المتفق عليها، ومنشأً ومقصد هذه الحركة.



## المادة (19) المشاورات

يجب أن يتم عقد مشاورات بشكل دوري ومنتظم بين سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين بهدف التأكد من التعاون الوثيق بينهما في كافة الأمور بغرض تفعيل الالتزام بهذه الاتفاقية.



## المادة (20) تسوية المنازعات

1- أي نزاع يتعلق بالمسائل المغطاة بموجب هذه الاتفاقية لم يوفق الطرفان المتعاقدان في تسويته عن طريق المشاورات، فإنه يعرض بناءً على طلب أي منهما على هيئة للتحكيم طبقاً للإجراءات الواردة أدناه.

2- يجب أن تكون هيئة التحكيم مكونة من ثلاثة محكمين كالتالي:

أ- يقوم كل طرف متعاقد بتسمية محكماً واحداً في غضون ستين (60) يوماً من تاريخ تلقي أي منهما طلباً من الطرف الآخر بشأن التحكيم. في خلال مدة ثلاثين (30) يوماً أخرى تلي انقضاء فترة الستين (60) يوماً أعلاه، يتولى المحكمين اللذين تم تعيينهما، بالاتفاق بينهما تعيين المحكم الثالث والذي يجب أن لا يكون من مواطني أي من الطرفين المتعاقدين.

ب- إذا أخفق أي من الطرفين المتعاقدين في تسمية محكم أو إذا لم يتم الاتفاق على المحكم الثالث طبقاً للفقرة (أ)، فيجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين المحكم أو المحكمين اللذين لا يرضون.

3- فيما عدا ما ورد في هذه المادة أو ما اتفق عليه بين الطرفين المتعاقدين تضع المحكمة اجراءاتها.

4- يجب أن تعقد هيئة التحكيم جلسات استماع في المكان الذي يتم الاتفاق عليه بصورة مشتركة من قبل الطرفين المتعاقدين سواء كان ذلك في المالديف أو في البحرين.

5- يقوم كل طرف متعاقد ببذل قصارى جهده بالقدر الذي يتسق مع قوانينه وأنظمتها الوطنية للتنفيذ الكامل لأي قرار أو حكم تصدره هيئة التحكيم.

6- يجب أن يتحمل الطرفان المتعاقدان مناصفة المصاريف المتعلقة بهيئة التحكيم، بما فيها الرسوم والمصاريف الخاصة بالمحكمين بالتساوي.

## المادة (21) التعديل

1- إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين في تعديل أحكام هذه الاتفاقية، فيجوز له أن يطلب عقد مشاورات بين سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين بشأن التعديل المقترح. ويجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال ستين (60) يوماً من تاريخ الطلب. ومتى تم الاتفاق بين هذه السلطات على إجراء التعديلات بهذه الاتفاقية، فإنه يجب أن تطبق تلك التعديلات بعد التأكيد عليها من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية طبقاً للمادة (25).

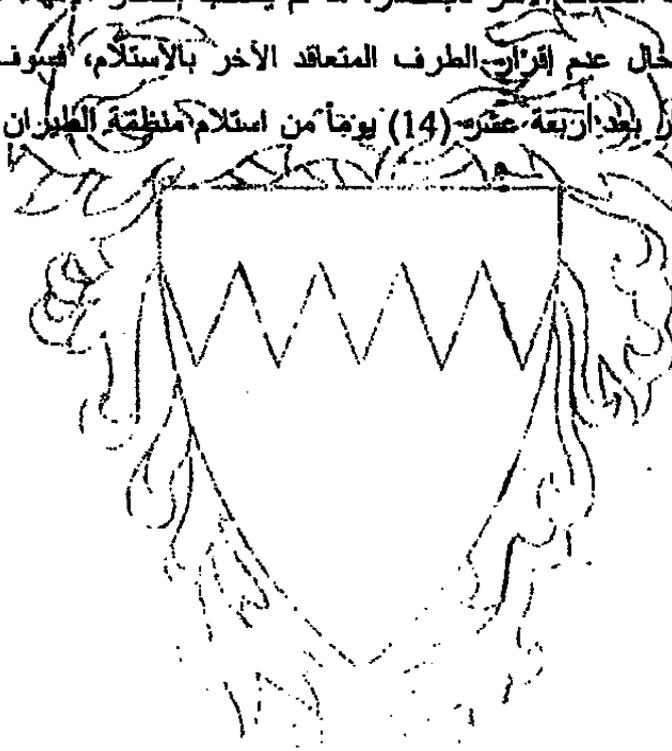
يجوز الاتفاق على التعديلات الخاصة بالملحق بصورة مباشرة فيما بين سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين. ويجب أن تطبق ذات التعديلات من التاريخ الذي يتم فيه الاتفاق بينهما حيالها.

2- إذا دخلت معاهدة عامة متعددة الأطراف تتعلق بالنقل الجوي حيز النفاذ بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين، فإنه يجب أن تعدل هذه الاتفاقية بما يستق مع أحكام ذات المعاهدة.

## المادة (22)

### الإنهاء

يجوز لأي طرف متعاقد، في أي وقت، أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر بقراره إنهاء هذه الاتفاقية. ويجب أن يبلغ ذات الإخطار في الوقت نفسه لمنظمة الطيران المدني الدولي. وفي هذه الحالة يجب إنهاء الاتفاقية بعد اثني عشر (12) شهراً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، ما لم يسحب إخطار الإنهاء قبل انتهاء هذه المدة. وفي حال عدم إقرار الطرف المتعاقد الآخر بالاستلام، فسوف يعتبر أنه تم استلام الإخطار بعد أربعة عشر (14) يوماً من استلام منظمة الطيران المدني الدولي للإخطار.



### المادة (23) التسجيل

يجب أن تسجل هذه الاتفاقية، وأية تعديلات تطرأ عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.



## المادة (24) العناوين

إن العناوين المدرجة على رأس كل مادة في هذه الاتفاقية يكون الغرض منها الملازمة والرجوع إليها، ولا تعني بأي حال من الأحوال تعريف وتحديد أو وصف نطاق أو فحوى هذه الاتفاقية.



## المادة (25)

## الدخول حيز النفاذ

إن هذه الاتفاقية، شاملة الجدول المقترض بله يشكل جزءاً من ذات الاتفاقية، يجب المصادقة عليها طبقاً للمتطلبات الدستورية السارية في إقليم كل من الطرفين المتعاقدين، ويجب أن تدخل الاتفاقية حيز النفاذ في التاريخ الذي يتم فيه تبادل المذكرات الدبلوماسية التي تؤكد استيفاء ذات الطرفين المتعاقدين لهذه المتطلبات.

وإشهاداً على ذلك، قام الموقعون أدناه، والمفاوضان بذلك من حكومتهما بالتوقيع على هذه الاتفاقية.

حرر في مقر الأيكاو بيموانتريال في اليوم ٢٥. لشهر سبتمبر لسنة 2019 من نسختين باللغتين العربية، والإنجليزية، وفي حال الاختلاف بين النصين يرجح النص الانجليزي.

عن  
حكومة جمهورية المالديف

عن  
حكومة مملكة البحرين

ملحق  
الجدول

1- الطرق التي سيتم تشغيلها في كلا الاتجاهين بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين:

نقطة المنشأ	نقاط وسيطة	نقاط في المالديف	نقاط فيما وراء
البحرين	أية نقاط	المالديف	أية نقاط

2- الطرق التي سيتم تشغيلها في كلا الاتجاهين بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية المالديف:

نقطة المنشأ	نقاط وسيطة	نقاط في البحرين	نقاط فيما وراء
المالديف	أية نقاط	البحرين	أية نقاط

ملاحظات:

1- يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين أن تحذف من على أي، أو من على كل رحلاتها (أي نقطة من النقاط الوسيطة، شريطة أن تكون الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق تبدأ في نقطة من إقليم الطرف المتعاقد المعين لمؤسسات النقل الجوي.

2- يجب أن يتم الاتفاق بين سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين على تنفيذ التشغيل، وعدد الرحلات وممارسة حقوق النقل الجوي بموجب الحرية الخامسة الممنوحة لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين.

**AGREEMENT BETWEEN**

**THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BAHRAIN**

**AND**

**THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF MALDIVES**

**FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR**

**RESPECTIVE TERRITORIES**

**AGREEMENT BETWEEN**  
**THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BAHRAIN**  
**AND**  
**THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF MALDIVES**  
**FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR**  
**RESPECTIVE TERRITORIES**

The Government of the Kingdom of Bahrain and the Government of Republic of Maldives  
 (hereinafter referred to as "the Contracting Parties")

Being parties to the Convention on International Civil Aviation, and

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

Have agreed as follows:

**ARTICLE I**  
**DEFINITIONS**

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

- (a) the term "the 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 the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the Government of the Kingdom of Bahrain, The Ministry of Transportation and Telecommunication represented by Civil Aviation Affairs, and in the case of the Government of the Republic of Maldives, the Maldives Civil Aviation Authority, or in both cases any person or body who may be authorised to perform any functions at present exercisable by the above mentioned authorities or similar functions;
- (c) the term "designated airline" means an airline(s) which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of this Agreement, for the operation of air services on the routes specified in the Schedule;
- (d) the term "territory" in relation to a Contracting Party means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that Contracting Party;
- (e) the term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary service, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

- (f) the term "air service", "international air service", "airline" and "stop for non traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
- (g) the term "agreed services" means any air services as defined in sub-paragraph (f) established by virtue of the rights specified in this Agreement granted by one Contracting Party to the other Contracting Party;
- (h) the term "specified routes" means any of the routes specified in the Schedule to this Agreement;
- (i) the term "capacity" in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or section of a route;
- (j) the term "capacity" in relation to a specified air service means the capacity of the aircraft used on such service multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period and route or section of a route; and
- (k) The term "user charges" 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.
- (l) the term "Annex to this Agreement" means the Route Schedule to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 21 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include references to the Annex except where otherwise provided.

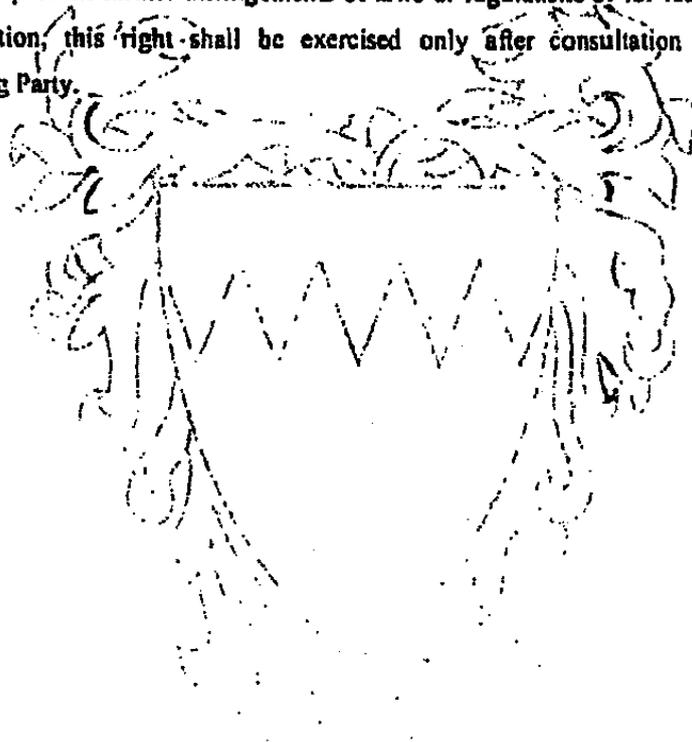
**ARTICLE 2****TRAFFIC RIGHTS AND PRIVILEGES**

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in the appropriate section of the Schedule thereto (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes").
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:
  - (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
  - (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
  - (c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Schedule to this Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.
3. Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airline of 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. The operations of air services in the areas declared as prohibited areas by a Contracting Party shall be subject to the approval of that Contracting Party.

**ARTICLE 3****DESIGNATION AND AUTHORISATION**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party, an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.
2. On receipt of the 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 operating authorisation.
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 by them in conformity with the provisions of the Convention to the operation of international air service.
4. Each Contracting Party reserves the right to withhold or revoke the grant to the designated airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of this Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by such airline of those privileges, in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.
5. At any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services provided that such services shall not be operated unless a tariff established in accordance with the provisions of Article 16 of the Agreement is in force in respect of that service.

6. Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by the designated airline of the other Contracting Party of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of this Agreement or to impose such conditions as may be deemed necessary on the exercise by such designated airline of those privileges in any case where such airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions proscribed in this Agreement; provided that, unless immediate revocation, suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations or for reason of safety of air navigation, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

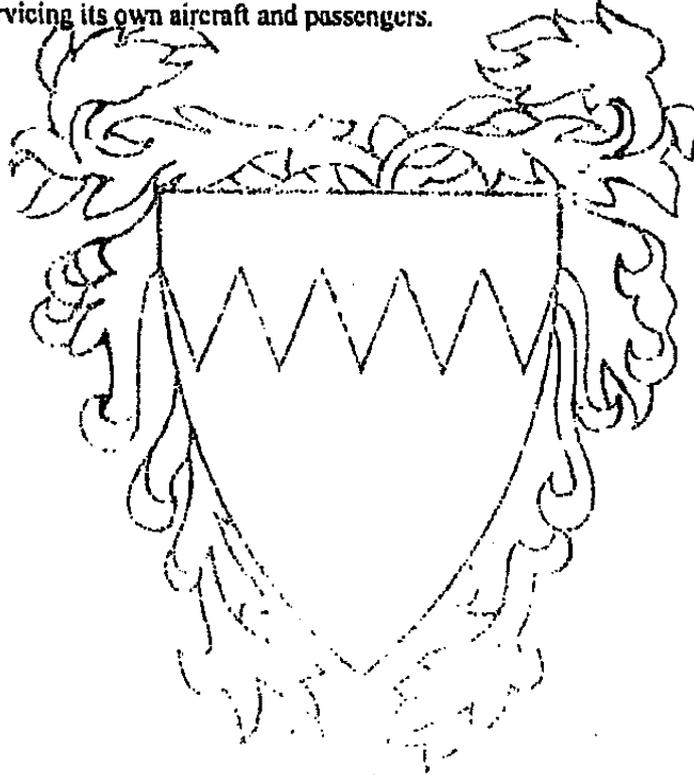


**ARTICLE 4**

**EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES**

1. Each Contracting Party shall exempt the designated airline of the other Contracting Party to the fullest extent possible under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees, and other national duties and charges on fuel, lubricants, consumable technical supplies, spares parts including engines, regular equipment, ground equipment, stores, and other items intended for use solely for passengers and crew and/or in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such other Contracting Party engaged in international air service. The exemption provided under this paragraph shall apply to items:
  - (i) Introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party provided that such items may be required to be kept under customs supervision or control; or
  - (ii) Retained on aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party; or
  - (iii) Taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other and intended for use in international air services; whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption.
  
2. The exemption provided for by this Article shall also be available in situations where the designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1), provided such other airline or airlines similarly enjoy such exemptions from such other Contracting Party.

3. Subject to its national law, baggage and cargo in direct transit shall be exempted from customs duties and other similar taxes.
4. Subject to the laws and regulation of both Contracting Parties there shall also be exemption from all import duties and taxes on a reciprocal basis, air tickets, shipping documents, normal advertising material, airline documentation and labels for luggage, all printed with the name or the emblem of the airline, imported into the territory of either Contracting Party by the designated airline of the other Contracting Party or its agents, for the exclusive use of servicing its own aircraft and passengers.



**ARTICLE 5**  
**AVIATION SECURITY**

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation signed at Montreal on 24 February 1988 and any other convention relating to the security of civil aviation to which both Contracting Parties are party.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organisation and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; each Contracting Party shall require that operators of aircraft of their registry or operators who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Accordingly each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national regulations and practices and the aforementioned aviation security provisions. Either Contracting

Party may request immediate consultations with the other Contracting Party at any time to discuss any such difference.

4. Each Contracting Party agrees to observe the security provisions required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, their carry-on items as well as cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give positive consideration to any request from the other Contracting Party for special security measures to meet a particular threat to civil aviation.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and with minimum risk to life such incident or threat thereof.

**ARTICLE 6****APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS**

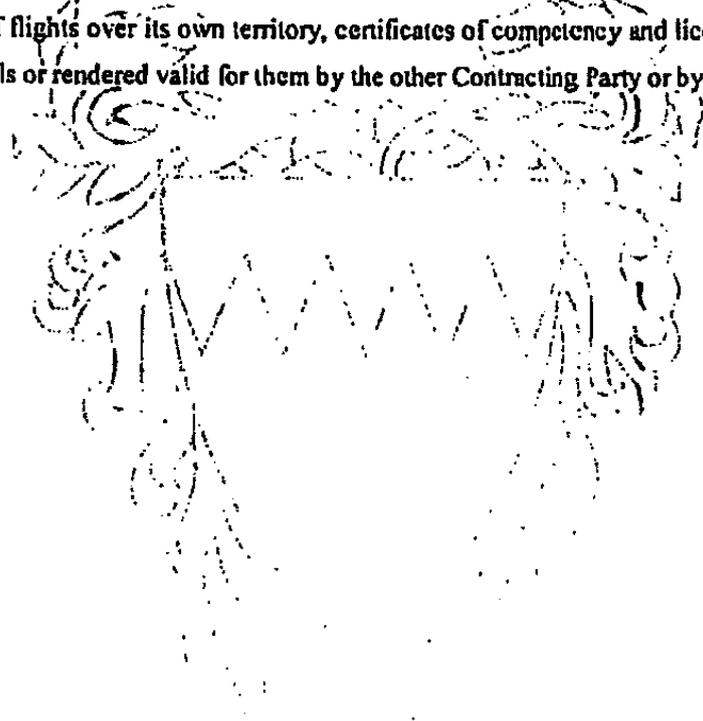
1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international air services, or the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party and shall be complied with by such aircraft upon entry into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail, including regulations pertaining to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine, shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew, cargo or mail carried by the designated airline of the other Contracting Party upon entry into or departure from and while within the territory of the first Contracting Party.
3. Each Contracting Party undertakes not to grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for by this Article.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control.

**ARTICLE 7**  
**USER CHARGES**

1. 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.
  
2. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organisations. Reasonable notice of any proposal 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 8****RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES**

1. Certificates of Airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by either Contracting Party shall, during the period of their validity, be recognised as valid by the other Contracting Party.
2. Each Contracting Party reserves the right, however, not to recognise as valid, for the purpose of flights over its own territory, certificates of competency and licences granted to its nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other state.



**ARTICLE 9**  
**AVIATION SAFETY**

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.
2. If, following such consultations one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be cause for the application of Article 3 to this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by the designated airlines on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called 'ramp inspection'), provided this does not lead to unreasonable delay.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to :-
  - (i) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

- (ii) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by the designated airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the representative of the airline concerned, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 above arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

**ARTICLE 10****ESTABLISHMENT OF REPRESENTATIVE OFFICES**

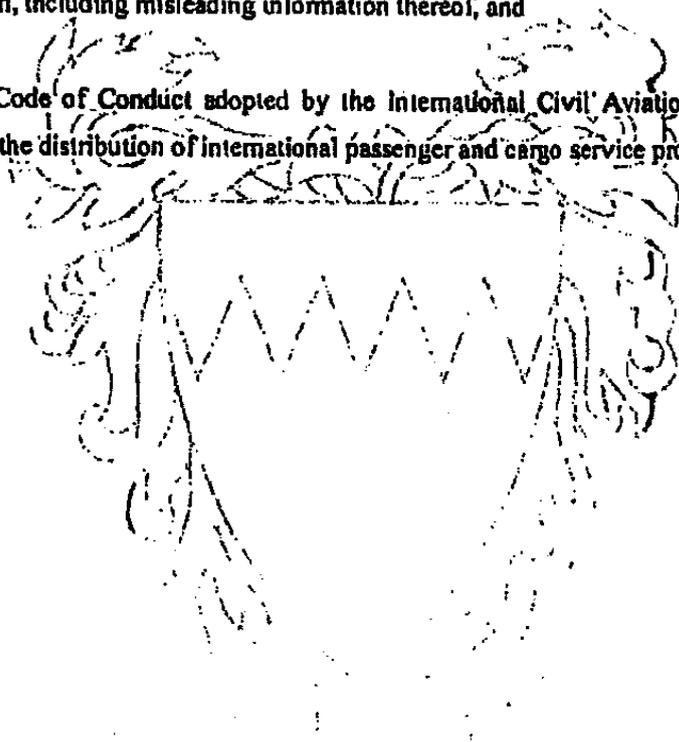
Subject to the provisions of laws and regulations in force in the territory of each Contracting Party, an airline designated by one Contracting Party in accordance with Article 3, is entitled to maintain the technical, administrative and commercial personnel required for the operation of air services in accordance with the Annex to this Agreement and to establish and operate offices in the territory of the other Contracting Party.



**ARTICLE 11****COMPUTER RESERVATION SYSTEM**

The Contracting Parties agree, that the computer reservation system (CRS) shall, in their respective territories, be operated so that:-

- (a) the interests of consumers of air transport products are protected from any misuse of CRS information, including misleading information thereof, and
- (b) the CRS Code of Conduct adopted by the International Civil Aviation Organisation is applied to the distribution of international passenger and cargo service products.



**ARTICLE 12**  
**CODE SHARING**

In operating or holding out the authorised services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into code-sharing arrangements with:

- (i) an airline of one Contracting Party, or
- (ii) an airline or airlines of the other Contracting Party, or
- (iii) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorises or allows comparable arrangements between the airlines of the other party and other airlines on services to, from and via such third country;

provided that all airlines in any of the above such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements normally applied to such arrangements.

Each airline involved in code-sharing arrangements pursuant to this paragraph must, in respect of any ticket sold by it, make clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.

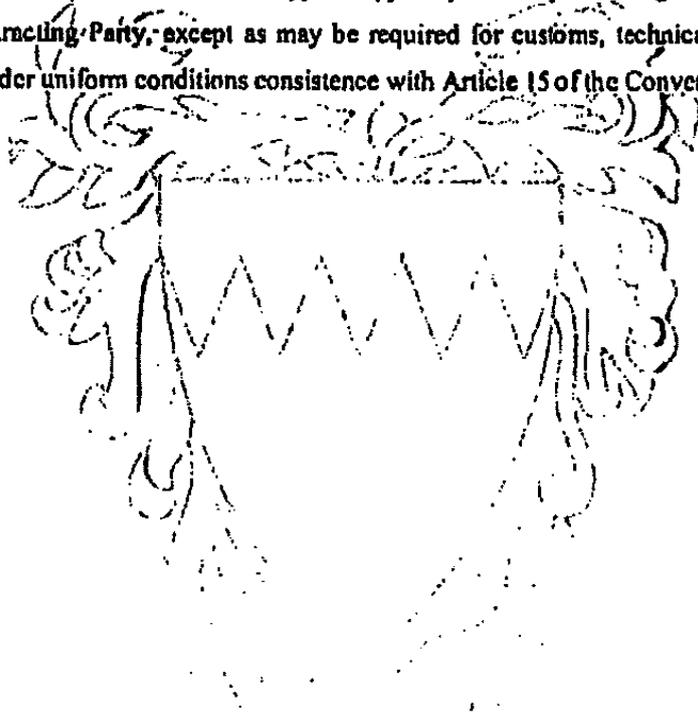
**ARTICLE 13****PAYMENT OF LOCAL EXPENSES**

Each Contracting Party shall permit designated airlines of the other Contracting Party to pay for local expenses in its territory, including purchases of fuel, in local currency or, at the option of the air carriers and where authorised in any freely convertible currency.



**ARTICLE 14**  
**CAPACITY PROVISIONS**

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the air services covered by this Agreement.
2. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airline of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical or operational reasons under uniform conditions consistence with Article 15 of the Convention.



**ARTICLE 15**

**SUBMISSION OF TIMETABLES**

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall cause its designated airline to submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at least thirty (30) days prior to the date of operation of any agreed service, its proposed timetables for their approval. Such timetables shall include all relevant information, including the type of service and aircraft to be used and the flight schedules as well as the tariffs and conditions of carriage to be employed.
2. Any subsequent changes in an operational programme of the designated airline of one Contracting Party shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

**ARTICLE 16****TARIFFS**

1. The tariffs to be charged 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 cost of operation, reasonable profit, characteristics of service and the tariff 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 by the designated airlines of both Contracting Parties, after consultation with the other airlines operating over the whole or part of the route and such agreement shall, wherever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association for the working out of tariffs.
3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least sixty (60) days prior to the proposed date of their introduction. In special cases this time limit may be reduced subject to the agreement of the said authorities.
4. Approval may be given expressly, if neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval thirty (30) days after the date of submission in accordance with paragraph 3 of this Article.
5. If a tariff cannot be agreed in accordance with paragraph 2 of this Article or if, during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of a tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any other State or with any authority whose advice they may consider useful, determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them under paragraph 3 of this Article, or on the determination of any tariff according to paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 20 of this Agreement.
7. The tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established.

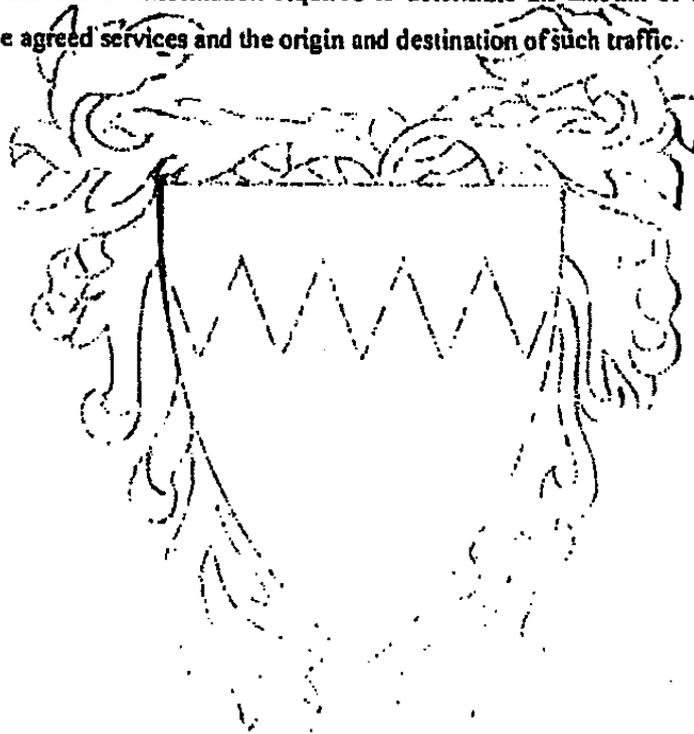


**ARTICLE 17****COMMERCIAL ACTIVITIES**

1. Each designated airline shall have the right to engage in the sale of air service in the territory of the other Contracting Party directly and/or, in its discretion, through agent or agents approved by the other Contracting Party. Such airline shall have the right to sell such service, and any person shall be free to purchase such service in the currency of that territory or in freely convertible currencies of other countries.
2. Each designated airline shall have the right to convert and remit to its country local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly and without restrictions at the rate of exchange in effect for the sale of air services at the time such revenues are present for conversion and remittance and shall be exempted from taxation to the fullest extent permitted by national law. The procedure for such conversion and remittance, however, shall be in accordance with the foreign exchange laws and regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue accrued.

**ARTICLE 18****PROVISION OF STATISTICS**

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airline of the Contracting Party so requested. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by that airline on the agreed services and the origin and destination of such traffic.



**ARTICLE 19**  
**CONSULTATIONS**

There shall be regular and frequent consultations between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfillment of this Agreement.



**ARTICLE 20**  
**SETTLEMENT OF DISPUTES**

1. Any dispute with respect to matters covered by this Agreement not satisfactorily resolved through consultation shall, upon request by either Contracting Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth herein.
2. Arbitration shall be a tribunal of three arbitrators constituted as follows :-
  - (i) One arbitrator shall be named by each Contracting Party within sixty (60) days from the date of request by either Contracting Party to the other for arbitration. Within thirty (30) days after such period of sixty (60) days, the two arbitrators so designated shall by agreement designate a third arbitrator, who shall not be a national of either Contracting Party.
  - (ii) If either Contracting Party fails to name an arbitrator, or if a third arbitrator is not agreed upon in accordance with paragraph (i), either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation to designate the necessary arbitrator or arbitrators.
3. Except as hereinafter provided by this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall establish its own procedure.
4. The arbitration proceedings shall be heard in the Maldives or Bahrain or in a country to be mutually agreed by both Contracting Parties.
5. Each Contracting Party shall use its best efforts consistent with its national laws and regulations to put into effect any decision or award of the arbitral tribunal.
6. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Contracting Parties.

**ARTICLE 21**  
**MODIFICATION**

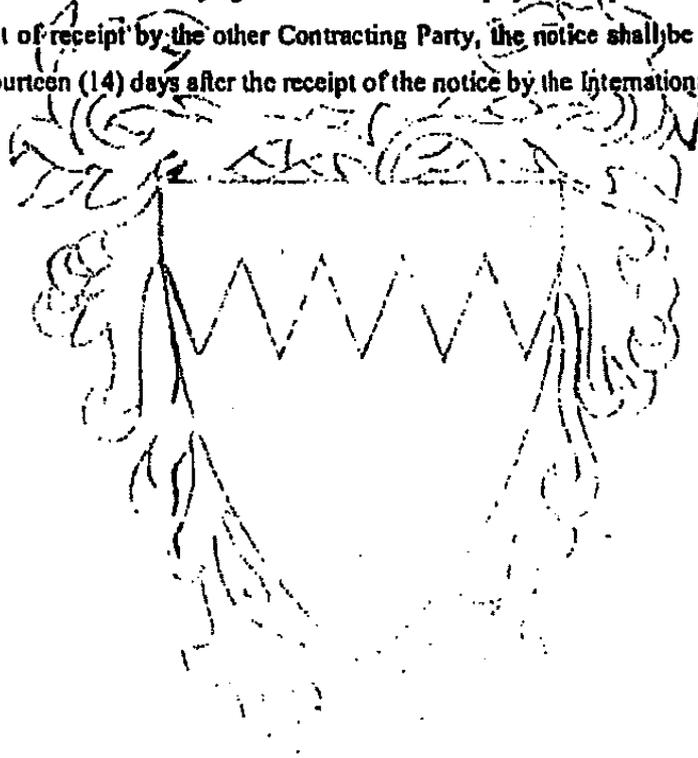
1. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify the terms of this Agreement, it may request consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties in relation to the proposed modification. Consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. When these authorities agree on modifications to this Agreement, the modifications shall be applied when confirmed by an exchange of diplomatic notes as per article (25).

Modifications to the Annex may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall be applied from the date they have been agreed upon.

2. If a general multilateral convention concerning air transport comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be amended so as to conform with the provision of such convention.

**ARTICLE 22**  
**TERMINATION**

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party if it desires to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, this Agreement shall be terminated twelve (12) months after the date of receipt of the notice 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 Organisation.



**ARTICLE 23**  
**REGISTRATION**

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



**ARTICLE 24**

**TITLES**

**Titles are inserted in this Agreement at the head of each Article for the purpose of reference and convenience and in no way define, limit or describe the scope or intent of this Agreement.**



**ARTICLE 25**  
**ENTRY INTO FORCE**

This Agreement including the Schedule which shall be deemed to be part of the Agreement, shall be approved according to the constitutional requirements existing in the country of each Contracting Party and shall come into force on the date of an Exchange of Diplomatic Notes confirming that these requirements have been fulfilled.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised by their respective governments have signed this Agreement.

DONE at the International Civil Aviation Organisation's Headquarters, Montreal on this 25 day of September 2019 in two original copies, in the English and Arabic languages. In case of any deviation the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF  
THE KINGDOM OF BAHRAIN

FOR THE GOVERNMENT OF  
THE REPUBLIC OF MALDIVES

**ANNEX**

**SCHEDULE**

1. Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of the Kingdom of Bahrain.

<u>Point of Origin</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Maldives</u>	<u>Points Beyond</u>
Bahrain	Any Points	Maldives	Any Points

2. Routes to be operated in both directions by the designated airline or airlines of the Republic of Maldives.

<u>Point of Origin</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points in Bahrain</u>	<u>Points Beyond</u>
Maldives	Any Points	Bahrain	Any Points

**Notes :**

- i) The designated airline of each Contracting Party may omit any one or more intermediate points on any or all flights provided that the agreed services on the route begin at a point in the territory of the Contracting Party designating the airline.
- ii) The effective operations, frequencies and the exercise of traffic rights granted to the designated airline of both Contracting Parties shall be agreed upon between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties.