

قانون رقم (١٣) لسنة ٢٠١٧
بالتصديق على اتفاقية النقل الجوي
بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية التشيك

نحن حمد بن عيسى آل خليفة
ملك مملكة البحرين.
بعد الاطلاع على الدستور،
وعلى اتفاقية النقل الجوي بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية التشيك، الموقعة في
مدينة المنامة بتاريخ ٢٢ يناير ٢٠١٦،
أقر مجلس الشورى ومجلس النواب القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

المادة الأولى

صودق على اتفاقية النقل الجوي بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية التشيك الموقعة
في مدينة المنامة بتاريخ ٢٢ يناير ٢٠١٦، والمرافقة لهذا القانون.

المادة الثانية

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

ملك مملكة البحرين
حمد بن عيسى آل خليفة

صدر في قصر الرفاع:
بتاريخ: ١٤ شعبان ١٤٣٨ هـ
الموافق: ١٠ مايو ٢٠١٧ م

اتفاقية النقل الجوي
بين
حكومة مملكة البحرين
و
حكومة جمهورية التشيك

إن حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية التشيك المشار إليهما فيما بعد بعبارة "الطرفين المتعاقدين"

وباعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها بمدينة شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر 1944 ،

ورغبة منهما في الدخول في اتفاقية لتطوير خدمات النقل الجوي بين إقليميهما وما ورائهما،
فقد اتفقتا على ما يلي :

المادة (1) التعريف

- لأغراض هذه الاتفاقية ، وما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك :
- (أ) يعني اصطلاح " المعاهدة " معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها بمدينة شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر عام 1944 ، وتشمل أي ملحق تم اعتماده بموجب المادة (90) من تلك المعاهدة ، وأية تعديلات تمت على الملاحق أو المعاهدة بموجب المادتين (90) و(94) بقدر ما يتحقق اعتماد تلك الملاحق والتعديلات من قبل الطرفين المتعاقدين .
- (ب) يعني اصطلاح " سلطات الطيران " بالنسبة لمملكة البحرين ، وزارة المواصلات والاتصالات ممثلة في شئون الطيران المدني ، وبالنسبة لجمهورية التشيك ، وزارة النقل أو في كلتا الحالتين يعني أي سلطة مخولة قانونياً بأداء المهام التي تمارسها سلطات الطيران المذكورة.
- (ج) يعني اصطلاح " مؤسسة النقل الجوي المعينة " أي مؤسسة نقل جوي تم تعيينها كتابياً وتفويضها من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً للمادة (3) من هذه الاتفاقية لتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة ، وذلك بما يتفق مع المادة (2) من هذه الاتفاقية .
- (د) أصطلاحات " إقليم " و " خدمة جوية " و " خدمة جوية دولية " و " مؤسسة نقل جوي " و " التوقف لأغراض غير تجارية " يقصد بها المعاني المحددة لها على التوالي بموجب المادتين (2) و(96) من المعاهدة .
- (هـ) يعني اصطلاح " الخدمات المتفق عليها " الخدمات الجوية الدولية المنتظمة على الطريق أو الطرق المحددة بالملحق المرفق بهذه الاتفاقية لنقل الركاب والأمتعة و البضائع والبريد.
- (و) يعني اصطلاح " الطريق المحدد " الطريق المحدد بالملحق المرفق بهذه الاتفاقية.
- (ز) يعني اصطلاح " السعة " بالنسبة للخدمات المتفق عليها ، سعة الطائرة المستخدمة في تقديم تلك الخدمات مضروبة في عدد الرحلات التي تقوم بها تلك الطائرة خلال فترة زمنية معينة على أي طريق من تلك الطرق الجوية أو على جزء منه .
- (ط) يعني اصطلاح " التعرفة " الاسعار أو الاجور التي يتعين دفعها لقاء نقل الركاب والأمتعة والبضائع (باستثناء أجور وشروط نقل البريد) ، والشروط التي تطبق بموجبها تلك الاسعار والاجور ، بضمنها العمولات التي يتعين دفعها للوكالة لقاء خدمات النقل ، واجور وشروط أي خدمات إضافية لمثل هذا النقل تقدم من قبل مؤسسات النقل الجوي ، وتشمل أيضاً أية منافع هامة تقدم بالاشتراك مع ذلك النقل.
- (ح) يعني اصطلاح " ملحق " الملحق المرفق بهذه الاتفاقية أو أي تعديل يتم عليه وفقاً لأحكام المادة (21) من هذه الاتفاقية. ويشكل الملحق جزء لا يتجزأ من هذه الاتفاقية ، وأية إشارة لهذه الاتفاقية تشمل الإشارة إلى الملحق ما لم يتفق على خلاف ذلك.
- (ي) يعني مصطلح " معاهدات الاتحاد الأوروبي " معاهدة الاتحاد الأوروبي والمعاهدة المنظمة لسير عمل الاتحاد الأوروبي .

المادة (2) حقوق النقل الجوي

- 1 - يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة بهذه الاتفاقية لغرض تأسيس وتشغيل خدمات جوية دولية بواسطة مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة على الطرق المحددة .
- 2 - مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، تتمتع مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف من الطرفين المتعاقدين أثناء تشغيلها للخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة بالحقوق الآتية :
 - أ) الطيران عبر إقليم الطرف الآخر دون هبوط .
 - ب) التوقف في إقليم الطرف الآخر لأغراض غير تجارية .
 - ج) نقل وإنزال الركاب والأمتعة والبضائع بما في ذلك البريد سواء كان ذلك بصورة منفصلة أو مجتمعة في النقاط المحددة بالملحق في إقليم الطرف المتعاقد الآخر سواء كانت متجهة إلى أو قادمة من نقطة أو نقاط في إقليم الطرف المتعاقد الأول، و
 - د) نقل وإنزال الركاب والأمتعة والبضائع بما في ذلك البريد سواء كان ذلك بصورة منفصلة أو مجتمعة في النقاط المحددة بالملحق في إقليم دولة ثالثة سواء كانت متجهة إلى نقاط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو قادمة منها.
- 3 - تتمتع مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين من غير تلك التي يتم تعيينها بموجب المادة (3) من هذه الاتفاقية بالحقوق الواردة بالبندين (أ) و (ب) من الفقرة (2) من هذه المادة.
- 4- ليس في الفقرة (2) من هذه المادة ما يعطي لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين الحق في أن تنقل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ركاباً أو بضائع بما في ذلك البريد مقابل أجر أو تعويض إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر .

المادة (3)

التعيين وترخيص التشغيل لمؤسسات النقل الجوي

- (1) لكل طرف متعاقد الحق في تعيين مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها وله سحب تعيين أي من تلك المؤسسات أو استبدال مؤسسة أخرى محل المعينة سابقاً. ويتم ذلك التعيين بإخطار كتابي متبادل بين سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين.
- (2) طبقاً للأحكام الواردة بالفقرتين (3) و (4) من هذه المادة، فإنه يتعين على سلطات الطيران عند استلامها إخطار التعيين أن تمنح مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر تراخيص التشغيل اللازمة دون تأخير .
- (3) يجوز لسلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنها مؤهلة للوفاء بالشروط المنصوص عليها بالقوانين واللوائح المطبقة من قبل السلطات المذكورة لتشغيل خدمات النقل الجوي الدولية ، وذلك بما يتفق مع أحكام المعاهدة .
- (4) يحق لسلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين رفض تعيين أية مؤسسة للنقل الجوي ورفض منح ترخيص التشغيل المشار إليه بالفقرة (2) من هذه المادة أو فرض الشروط التي تراها ضرورية لممارسة الحقوق المحددة بالمادة (2) من هذه الاتفاقية في حالة عدم إثبات الطرف المتعاقد الآخر بأن :

(أ) بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين :

- (1) أن تكون مؤسسة النقل الجوي حاصلة على ترخيص تشغيل ساري المفعول وشهادة مشغل جوي صادرة من مملكة البحرين ، وأن تمارس الرقابة التنظيمية الفعلية على ذات المؤسسة ويحتفظ بها من قبل مملكة البحرين ، و
- (2) أن يكون المقر الرئيسي لأعمال مؤسسة النقل الجوي كائن في إقليم مملكة البحرين .

(ب) بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية التشيك :

- (1) أن تكون مؤسسة النقل الجوي قد تأسست في إقليم جمهورية التشيك بموجب الاتفاقيات الخاصة بالاتحاد الأوروبي ، وحاصلة على ترخيص تشغيل ساري المفعول طبقاً لقانون الاتحاد الأوروبي ، و

- (2) أن تمارس الرقابة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي ، وأن تحتفظ بها الدولة العضو في المنطقة الاقتصادية الأوروبية المسنولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي لذات المؤسسة وأن تكون سلطة الطيران المعنية محددة بوضوح في التعيين ، و
- (3) أن تكون مؤسسة النقل الجوي مملوكة بصورة مباشرة أو من خلال ملكية الاغلبية ، وتخضع للسيطرة التنظيمية الفعلية عليها من قبل أي دولة عضو في الاتحاد الاوروبي وجمهورية آيسلندا ومملكة النرويج ، وإمارة ليختنشتاين والاتحاد السويسري ، أو رعايا هذه الدول
- (5) يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي عينت ورخصت بموجب هذه المادة أن تبدأ تشغيل كامل الخدمات الجوية أو جزء منها على الطرق المحددة التي عينت للتشغيل عليها، شريطة امتثال ذات المؤسسة بكافة أحكام هذه الاتفاقية .

المادة (4) إلغاء ووقف ممارسة الحقوق

(1) يحق لكل سلطة من سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين إلغاء ترخيص التشغيل أو وقف ممارسة مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر للحقوق المحددة في المادة (2) من هذه الاتفاقية أو فرض شروط دائمة أو مؤقتة متى كان ذلك ضرورياً لممارسة هذه الحقوق ، إذا كان:

(أ) بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين :

(1) لم تكن مؤسسة النقل الجوي حاصلة على ترخيص تشغيل ساري المفعول ولم تكن شهادة المشغل الجوي صادرة من مملكة البحرين ، أو لم تكن مملكة البحرين لديها الرقابة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي أو لم تحتفظ بها ، و

(2) لم يكن المركز الرئيسي لأعمال مؤسسة النقل الجوي كائن في إقليم مملكة البحرين .

(ب) بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية التشيك :

(1) لم تكن مؤسسة النقل الجوي قد تم تأسيسها في إقليم جمهورية التشيك بموجب اتفاقيات الاتحاد الأوروبي ، أو لم تحصل على ترخيص تشغيل ساري المفعول طبقاً لقانون الاتحاد الأوروبي ، و

(2) لم تمارس الرقابة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي ، أو لم يحتفظ بها من قبل دولة عضو في الاتحاد الأوروبي ، أو لم تحصل على ترخيص تشغيل ساري المفعول طبقاً لقانون الاتحاد الأوروبي ، و

(3) لم تكن مؤسسة النقل الجوي مملوكة بصورة مباشرة ، أو من خلال ملكية الاغلبية ، أو لم تكن الرقابة التنظيمية الفعلية عليها بيد دولة عضو في الاتحاد الأوروبي ، وجمهورية آيسلندا ، ومملكة النرويج وإمارة ليختنشتاين ، والاتحاد السويسري ، و/ أو رعايا هذه الدول .

ج- إخفاق مؤسسة النقل الجوي بأن تثبت لسلطات الطيران المانحة لتلك الحقوق عن قدرتها على الوفاء بالشروط الواردة في القوانين واللوائح المطبقة بواسطة تلك السلطات بما يتفق وأحكام المعاهدة ، أو

د- إخفاق مؤسسة النقل الجوي في التشغيل وفقاً للشروط الموضحة بهذه الاتفاقية .

2) ما لم يكن ضرورياً اتخاذ إجراء عاجل لمنع المزيد من خرق القوانين واللوائح المذكورة أعلاه، فإن ممارسة الحقوق الواردة بالفقرة (1) من هذه المادة تتم فقط بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر . وتبدأ هذه المشاورات بين سلطات الطيران لدى كلا الطرفين المتعاقدين خلال فترة ستين (60) يوماً من تاريخ طلب أي من سلطات الطيران.

المادة (5)

تطبيق القوانين والأنظمة والإجراءات

- (1) تخضع مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أثناء دخولها أو بقائها أو مغادرتها إقليم الطرف المتعاقد الآخر لقوانين وأنظمة وإجراءات هذا الطرف السارية المفعول المتعلقة بتشغيل وملاحة الطائرات.
- (2) تطبق القوانين والأنظمة والإجراءات السارية المفعول الخاصة بأحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول الركاب أو الملاحين أو الأمتعة أو البضائع بما في ذلك البريد لإقليمه أو بقائها فيه أو عبورها خلاله أو مغادرته له ، كالقوانين والأنظمة والإجراءات المتعلقة بالدخول والخروج والهجرة ، والجوازات ، والجمارك ، والعملية ، والصحة ، والحجر الصحي والتدابير البيطرية والصحية على الركاب والملاحين والأمتعة والبريد المنقول بواسطة طائرة تابعة لمؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند دخولهم أو مغادرتهم أو أثناء بقائهم في إقليم الطرف المتعاقد المذكور.
- (3) عند تطبيق الأنظمة الخاصة بالجمارك ، والجوازات ، أو الحجر الصحي أو الأنظمة المشابهة ، فإنه لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين إعطاء أية أفضلية لمؤسسة النقل الجوي التابعة له أو لأية مؤسسة نقل جوي أخرى بحيث تفوق تلك الممنوحة لمؤسسة نقل جوي تابعة للطرف المتعاقد الآخر والتي تعمل على نفس الخدمات الجوية الدولية.

المادة (6) أمن الطيران

- (1) تماشياً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، يؤكد الطرفان المتعاقدان أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية .
- (2) على الطرفين المتعاقدين أن يعملوا بصفة خاصة وفقاً لأحكام معاهدة الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات و الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963 ، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970 ، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني والموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971 ، والبروتوكول المكمل لها بشأن قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي ، الموقع في مونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988 ، والمعاهدة الخاصة بتمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها ، الموقعة في مونتريال بتاريخ 01 مارس 1991 وأية اتفاقية أخرى متعددة الأطراف تتعلق بأمن الطيران المدني تكون ملزمة لكل من الطرفين المتعاقدين.
- (3) يقدم كل من الطرفين المتعاقدين ، عند الطلب ، إلى 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 وطاقمها والمطارات ومرافق الملاحة ومنع أي تهديد آخر ضد أمن الطيران المدني .
- (4) يجب أن يتصرف الطرفان المتعاقدان وفقاً لأحكام أمن الطيران الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي بقدر ما تنطبق تلك الأحكام الأمنية على الطرفين ، وعليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما أو المشغلين الذي يكون مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الدائم في إقليم كل منهما ، أو بالنسبة لجمهورية التشيك ، مشغلي الطائرات الذين أنشأت مراكز أعمالهم في إقليمهما بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي ، والحاصلين على ترخيص تشغيل ساري المفعول طبقاً لقانون الاتحاد الأوروبي ، ومشغلي المطارات في إقليم كل منهما ، بالتصرف وفقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة.
- (5) يوافق كل طرف متعاقد على إلزام مشغلي الطائرات بمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها بالفقرة (4) من هذه المادة والتي يشترطها الطرف الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليمه أو مغادرته له أو أثناء التواجد فيه .

- (6) على كل طرف متعاقد أن يتأكد من التطبيق الفعلي للإجراءات الملانمة داخل إقليمه من أجل حماية الطائرات و فحص الركاب والطاقم والأمتعة اليدوية والأمتعة الأخرى والبضائع ومؤمن الطائرات قبل وأثناء الصعود أو الشحن.
- (7) على كل طرف متعاقد أن يمنح الاهتمام المناسب لأي طلب يقدمه الطرف الآخر من أجل القيام بإجراءات أمنية معقولة لمواجهة تهديد معين .
- (8) حين يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها ، والمطارات أو التجهيزات وخدمات الملاحة الجوية يتفق الطرفان المتعاقدان على أن يتعاونوا لتسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الأخرى الملانمة التي تستهدف إنهاء هذه الواقعة أو التهديد بها وذلك بسرعة وأمان .
- (9) إذا كان لدى أي من الطرفين المتعاقدين أسباب معقولة تحمله على الاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد انحرف عن تطبيق أحكام أمن الطيران المدني الواردة بهذه المادة، فيجوز لسلطات الطيران التابعة لذلك الطرف المتعاقد أن تطلب فوراً إجراء مشاورات مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر. في حالة فشل الطرفين في الوصول إلى اتفاق مرضي في هذا الشأن خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ تسلم طلب تلك المشاورات ، فإن ذلك الفشل يشكل أسباباً تدعو لتطبيق أحكام المادة (4) من هذه الاتفاقية ، وإذا دعا الأمر بسبب طارئ خطير جاز لأي من الطرفين المتعاقدين اتخاذ أي إجراء مؤقت قبل نهاية الفترة المذكورة .

المادة (7) سلامة الطيران

- (1) يعترف كل طرف متعاقد بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والرخص الصادرة أو المعتمدة من قبل الطرف المتعاقد الآخر والتي لاتزال سارية المفعول، وذلك لأغراض تشغيل الخدمات المتفق عليها، شريطة أن تكون تلك الشهادات والرخص تعادل أو تفوق الحد الأدنى للقواعد القياسية المقررة بموجب المعاهدة .
- (2) يحتفظ كل طرف متعاقد، رغم ما تقدم، بالحق في عدم الاعتراف بشهادات الأهلية والرخص الممنوحة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو من قبل دولة أخرى لغرض الطيران فوق إقليمه .
- (3) يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات حول معايير السلامة المعمول بها من قبل الطرف المتعاقد الآخر في أي مجال يتعلق بالطائرة أو ملاحيتها أو تشغيلها. ويجب عقد هذه المشاورات خلال مدة ثلاثين يوماً من تاريخ تسلم الطلب .
- (4) إذا تبين لأي طرف متعاقد بعد إجراء مثل هذه المشاورات بأن الطرف الآخر لا يطبق ولا ينفذ بفعالية معايير السلامة في تلك المجالات والتي تعادل على الأقل الحد الأدنى لمعايير السلامة الجوية المعمول بها في حينه وفق المعاهدة ، فعلى الطرف المتعاقد الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بالحد الأدنى لتلك المعايير ، ويتعين على الطرف المتعاقد الآخر اتخاذ الخطوات التصحيحية المناسبة. وفي حالة فشل الطرف الآخر في اتخاذ الإجراءات المناسبة خلال خمسة عشر (15) يوماً أو خلال أية مدة أطول حسبما يتفق عليها ، يكون ذلك الفشل سبباً لتطبيق أحكام المادة (4) من هذه الاتفاقية .
- (5) بالرغم من الالتزامات الواردة بالمادة (33) من المعاهدة ، فإنه من المتفق عليه جواز إخضاع أية طائرة تشغيلها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أو إذا كانت تشغل بموجب عقد تأجير أو بالنيابة عن ذات المؤسسة لتشغيل الخدمات من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر للفحص، بواسطة مندوبين مفوضين من قبل الطرف المتعاقد الآخر، من الداخل والخارج أثناء تواجدها في إقليمه للتأكد من صلاحية مستندات تلك الطائرة والمستندات الخاصة بملاحيتها وحالتها الظاهرة ومعداتها على أن لا يؤدي ذلك إلى تأخير غير معقول (يسمى الفحص في هذه المادة بالفحص الميداني) .

- (6) إذا أدى الفحص الميداني أو سلسلة الفحوصات الميدانية إلى استنتاج :
 أ) أن الطائرة أو تشغيلها لا يتفقان بشكل يدعو للقلق الجدي مع مستويات الحد الأدنى لمعايير السلامة الجوية النافذة في حينه وفقاً للمعاهدة، أو
- ب) افتقار التطبيق والإدارة الفعالة بشكل يدعو للقلق الجدي لمتطلبات الصيانة وإدارة معايير السلامة الجوية النافذة في حينه وفقاً للمعاهدة.
- فإنه يحق للطرف المتعاقد الذي يجري الفحص وفقاً للأغراض التي نصت عليها المادة (33) من المعاهدة الاستنتاج بأن المتطلبات التي بموجبها أصدرت الشهادات أو الرخص الخاصة بالطائرة، أو تلك التي اعتبرت أنها سارية، أو أن المتطلبات التي تم بموجبها تشغيل الطائرة لا تعادل أو لا تفوق الحد الأدنى للمعايير القياسية المعمول بها وفقاً للمعاهدة.
- (7) في حالة رفض ممثلي مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين إجراء الفحص الميداني على الطائرات التي تشغيلها تلك المؤسسات طبقاً للفقرة (5) من هذه المادة، فإنه يحق للطرف المتعاقد الآخر أن يستنتج بأن القلق الجدي المشار إليه بالفقرة (6) من هذه المادة قد تحقق ، الأمر الذي يؤدي إلى الاستنتاجات المذكورة في تلك الفقرة .
- (8) يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في إيقاف أو تعديل ترخيص التشغيل الصادر لمؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً في حالة استنتاج الطرف المتعاقد الأول بأن اتخاذ إجراءات عاجلة ضروري لسلامة عمليات مؤسسة النقل الجوي سواء نتيجة للفحص الميداني أو سلسلة الفحوصات الميدانية أو نتيجة للمشاورات أو غيرها.
- (9) أي إجراء يتخذ من قبل أي من الطرفين المتعاقدين طبقاً للفقرتين (4) و (8) أعلاه، يجب ألا يستمر العمل به في حالة انتهاء الأسباب التي أدت إلى اتخاذه.
- (10) إذا عينت جمهورية التشيك مؤسسة نقل جوي تمارس وتحتفظ دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي بالسيطرة التنظيمية الفعلية عليها ، فإن حقوق الطرف المتعاقد الآخر المنصوص عليها بهذه المادة يجب أن تطبق بصورة متساوية ، وذلك فيما يتعلق باعتماد وممارسة ، أو الاحتفاظ بمعايير السلامة المطبقة من قبل تلك الدولة العضو بالاتحاد الأوروبي ، وكذلك فيما يتعلق بترخيص تشغيل تلك المؤسسة .

المادة (8) الأحكام الجمركية

- (1) يعفي كل طرف متعاقد مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر من قيود الاستيراد ومن الرسوم الجمركية ، والضرائب غير المباشرة، ورسوم الفحص والرسوم الوطنية والمحلية الأخرى على الطائرات والوقود والشحوم والمؤن الفنية القابلة للاستهلاك وقطع الغيار بما في ذلك المحركات ، ومعدات الطائرة الاعتيادية ومونها والأغذية (بما في ذلك منتجات التبغ والمشروبات والمنتجات الأخرى المعدة للبيع على الركاب بكميات محدودة خلال الرحلة) وغيرها من المواد المخصصة للاستخدام في تشغيل خدمات طائرة تابعة لمؤسسة نقل جوي معينة من قبل ذلك الطرف المتعاقد لتشغيل الخدمات المتفق عليها، بالإضافة إلى مخزون التذاكر المطبوعة والفواتير وأية مواد مطبوعة تحمل شعار الشركة وكذلك المواد المطبوعة للدعاية والتي يتم توزيعها مجاناً بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة تلك.
- (2) تسري الإعفاءات التي يتم منحها وفق هذه المادة على المواد المشار إليها بالفقرة (1) من هذه المادة والتي :
- (أ) يتم إحخالها إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر .
- (ب) تظل على متن الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين منذ لحظة وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر وحتى مغادرتها له .
- (ج) تحمل على متن طائرة تابعة لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وتكون مخصصة للاستخدام في تشغيل الخدمات المتفق عليها سواء استعملت أو استهلكت كلياً أو جزئياً أثناء وجودها في إقليم الطرف المتعاقد المانح للإعفاءات ، شريطة أن لا يتم تحويل هذه المواد في إقليم الطرف المتعاقد المذكور .
- (3) معدات الطائرة الاعتيادية والمواد و المؤن التي تحفظ على متن طائرة تشغيلها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل طرف متعاقد ، يجوز تفريغها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر فقط بموافقة سلطات الجمارك في ذلك الطرف. وفي هذه الحالة ، يجوز إخضاع هذه المعدات والأدوات و المؤن لمراقبة السلطات المذكورة حتى يتم إعادة تصديرها أو التصرف فيها وفقاً لأنظمة الجمارك .

- (4) تسري، أيضاً، الإعفاءات المنصوص عليها بهذه المادة على المؤن الفنية القابلة للاستهلاك وقطع الغيار بما في ذلك ائمحركات والمعدات الاعتيادية المنقولة على متن الطائرة في الحالات التي تدخل فيها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين في ترتيبات تتعلق بالإعارة أو التحويل لمثل هذه المواد والمعدات مع مؤسسة نقل جوي أخرى في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشرط أن تتمتع تلك المؤسسات بإعفاءات مماثلة من قبل ذلك الطرف المتعاقد. كما يجب أن تعلن مؤسسة النقل الجوي للسلطات الجمركية المختصة عن مثل هذه الترتيبات المتعلقة بالإعارة .
- (5) ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع جمهورية التشيك من فرض ضرائب ، وفرائض ، ورسوم ، وأجور على أسس غير تمييزية على الوقود الذي يتم التزود به في إقليمها لاستخدام طائرة تابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين ، والتي تشغلها بين نقطة في إقليم جمهورية التشيك ونقطة أخرى في إقليم جمهورية التشيك، أو في إقليم دولة أخرى عضو في الاتحاد الاوروبي .

المادة (9)

استخدام المطارات ومرافق الطيران

- (1) يجب أن لا تكون الرسوم التي تفرض في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين على مؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في مقابل استخدام المطارات والملاحة الجوية وغيرها من التسهيلات الأخرى أعلى من تلك التي تدفعها طائراته أخرى من ذات الدرجة والمستخدمه في تشغيل ذات الخدمات الجوية الدولية.
 - (2) لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يمنح لأية مؤسسة نقل جوي تابعة له أو لأي جهة أخرى مزايا تفوق تلك الممنوحة لأية مؤسسة نقل جوي تابعة للطرف المتعاقد الآخر والتي تعمل في تشغيل ذات الخدمات الجوية الدولية، وذلك فيما يتعلق باستخدام المطارات أو المسارات الجوية أو خدمات الحركة الجوية والتسهيلات ذات العلاقة الواقعة تحت إدارته .
 - (3) يجب على كل طرف متعاقد بأن يشجع على إجراء مشاورات بشأن رسوم الاستخدام بين السلطات الضريبية المختصة ومؤسسات النقل الجوي التي تستخدم الخدمات والتسهيلات المقدمة من قبل تلك السلطات الضريبية ، وحيثما أمكن ذلك من الناحية العملية تتم مثل هذه المشاورات من خلال المنظمات القائمة بالتمثيل لمؤسسات النقل الجوي.
- ويجب إشعار مؤسسات النقل الجوي بشكل معقول حول أية اقتراحات على التغييرات التي ستطرأ على مثل هذه الرسوم ، وذلك لتمكين مؤسسات النقل الجوي من التعبير عن آرائها قبل إجراء هذه التغييرات .

المادة (10) العبور المباشر

يخضع المسافرين الذين يعبرون إقليم طرف متعاقد عبوراً مباشراً والذين لا يغادرون منطقة المطار المعدة لهذا الغرض لرقابة بسيطة، باستثناء ما يتعلق بأحكام الأمن الواردة في المادة (6) من هذه الاتفاقية ، وكذلك ما يتعلق بمنع الاتجار بالمخدرات والمؤثرات العقلية. وتغفى البضائع والأمتعة في العبور المباشر من الضرائب الجمركية والرسوم الأخرى.

المادة (11)

بيع الخدمات وتحويل الإيرادات

- (1) عند الإيداع لدى سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الأول ومع مراعاة أنظمة السجل التجاري الملانمة وفق القوانين واللوائح ذات العلاقة لذلك الطرف المتعاقد ، فإنه يحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بيع خدماتها ومنتجاتها الجوية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بحرية سواء بصورة مباشرة أو عبر وكلائها ، وذلك حسب تقديرها، ويحق لأي شخص أن يشتري بحرية تلك الخدمات بالعملة المحلية أو أية عملة حرة أخرى قابلة للتحويل يتم استبدالها عادة من البنوك في ذلك الإقليم.
- (2) يكون لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين حق التحويل الحر لفائض إيراداتها المتحصلة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى إقليمها بعملة قابلة للتحويل ، وذلك بعد الوفاء بمصروفاتها المحلية. ويكون تبادل وتحويل العملة دون قيود على سعر السوق في تبادل العملات الحرة الساري على هذه التحويلات في يوم عمل التحويل. ويجب أن يتم التحويل دون تأخير وألا يخضع لأية رسوم عدا رسوم الخدمة العادية التي تحصل عليها البنوك مقابل تلك التحويلات .
- (3) في حال أن المدفوعات بين الطرفين المتعاقدين تحكمها اتفاقية خاصة ، فيجب أن تطبق مثل هذه الاتفاقية .

المادة (12) التعرفة

- (1) يجب أن تحدد التعرفة التي ستطبقها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخدمات المتفق عليها على مستويات معقولة مع مراعاة كل العوامل ذات الصلة ، بما في ذلك مصالح المنتفعين وتكلفة التشغيل وخصائص الخدمة والربح المعقول وتعرفة مؤسسات النقل الجوي الأخرى ، وغير ذلك من الاعتبارات التجارية السائدة في السوق .
- (2) لا يتطلب من مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بأن تودع لدى سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر التعرفة التي حددها بموجب الفقرة (1) من هذه المادة . وبالرغم مما سبق ذكره ، فإنه يحق لكل طرف متعاقد في التدخل ، على النحو التالي :
- أ - منع تداول الأسعار أو الممارسات التمييزية.
- ب- حماية المستهلكين من الأسعار المفرطة في الارتفاع أو المقيدة بإفراط بسبب سوء استعمال الأوضاع المهيمنة ، و .
- ج - حماية مؤسسات النقل الجوي من الأسعار المتدنية بصورة مصطنعة بسبب الإعانة المالية أو الدعم المباشر أو غير المباشر ، أو متى ما ثبت وجود نية ظاهرة للقضاء على المنافسة .
- (3) يتعين على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بأن توفر عند الطلب لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر المعلومات المتعلقة بالتعرفة المحددة وفق الطريقة والنمط المعد من قبل تلك السلطات .

المادة (13)

السعة

- (1) تمنح مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين الفرص العادلة والمتساوية في تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة.
- (2) عند تشغيل الخدمات المتفق عليها تأخذ كل مؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرفين المتعاقدين في اعتبارها مصلحة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر حتى لا تؤثر دون مبرر على الخدمات التي تقدمها الأخيرة على ذات الطرق أو بعضها.
- (3) يجب أن تكون الخدمات المتفق عليها التي تقدمها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين ذات علاقة بمتطلبات الجمهور في مجال النقل على الطرق الجوية المحددة وأن يكون من أهدافها الرئيسية توفير النقل بمعامل حمولة معقول وذي سعة كافية لنقل المتطلبات الحالية والمتوقعة مستقبلاً لنقل الركاب و البضائع (بما في ذلك البريد) المنقولة على متن الطائرة بهدف إنزالها في نقاط على ذات الطرق الجوية المحددة في أقاليم الدول الأخرى غير التي قامت بتعيين مؤسسة النقل الجوي شريطة أن يكون ذلك وفق المبادئ العامة وأن تكون السعة ذات علاقة بما يلي :
 - (أ) متطلبات الحركة الجوية من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي.
 - (ب) متطلبات الحركة الجوية للمنطقة التي تمر عبرها خدمات النقل الجوي المتفق عليها بعد الأخذ في الاعتبار خدمات النقل الجوي التي تقدمها مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول التي تشكل ضمنها تلك المنطقة .
 - (ج) متطلبات استثمار مؤسسة النقل الجوي العابرة .

المادة (14) الرمز المشترك

(1) عند تشغيل أو تقديم الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة، فإنه بإمكان أي مؤسسة نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين الدخول في ترتيبات رموز الرحلات المشتركة وتخصيص حيز من سعة الطائرة مع:

(أ) مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين،

(ب) مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي تابعة لطرف ثالث ، شريطة أنه في حال رفض الطرف الثالث بالترخيص أو السماح بترتيبات مشابهة بين مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر ومؤسسات النقل الجوي الأخرى بشأن تشغيل خدمات من وإلى إقليم تلك الدولة الثالثة أو من خلاله ، فإنه يحق لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد المعني بأن لا تقبل هذه الترتيبات .

(2) تخضع الأحكام المذكورة أعلاه للشروط التي تنص على أن كافة مؤسسات النقل الجوي المعنية بتلك الترتيبات يجب أن :

(أ) تكون حائزة على حقوق النقل الجوي اللازمة التي تقوم عليها حركة النقل الجوي وفق أحكام هذه الاتفاقية .

(ب) تتوافق المتطلبات اللازمة لتنفيذ مثل هذه الترتيبات مع أنظمة سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين ، و

(ج) يزود المستهلكين بالمعلومات المناسبة بشأن كل من ترتيبات الرمز المشترك وتخصيص حيز من سعة الطائرة .

(3) يتعين على مؤسسات النقل الجوي ايداع ترتيباتها المقترحة في مجال الرمز المشترك، وكذلك الترتيبات الأخرى المتعلقة بتخصيص حيز لحسابها على طائرة مؤسسات النقل الجوي الأخرى لدى سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها قبل ثلاثين (30) يوماً على الأقل من الشروع في ايداعها المقترض. وتخضع ترتيبات ذلك الرمز المشترك و حيز السعة المخصص بالطائرة لموافقة سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين.

المادة (15) جداول الرحلات

- (1) على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين إيداع جداول الرحلات الراجعة بتشغيلها إلى سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر متضمنة الخدمات المحددة وعدد الرحلات ونوع الطائرة ومواقيت الرحلات ، وعدد، وطبيعة المقاعد التي تكون متاحة للجمهور ومدة سريان جدول الرحلات ، وذلك قبل ثلاثين (30) يوماً على الأقل للموافقة عليها قبل البدء في تقديم الخدمات . وتنطبق ذات الإجراءات في حالة إجراء أي تعديل لاحق على ما ذكر، وفي حالات خاصة يجوز تقليص المدة المذكورة بموافقة تلك السلطات.
- (2) إذا رغبت مؤسسة نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين في تشغيل رحلات إضافية بجانب تلك المحددة في جداول الرحلات ، فعليها أن تطلب الإذن بذلك من سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر. و يقدم هذا الطلب قبل يومي عمل من تاريخ تسيير تلك الرحلات على الأقل .

المادة (16) الخدمات البينية

يحق لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بأن تستخدم أية وسيلة برية مرتبطة بنقل الركاب والشحن من وإلى أي نقطة في أقاليم الطرفين المتعاقدين أو بلدان ثالثة ، ويحق لمؤسسة النقل الجوي أن تختار وسيلة النقل البري الخاصة بها ، أو أن تقوم بها من خلال ترتيبات مع ناقلين بريين آخرين ، بضمنها ترتيبات الرمز المشترك ، وذلك طبقاً لأنظمة والقوانين السارية المفعول في أقاليم الطرف المتعاقد المعين .

ويجوز أن تقدم الخدمات البينية بسعر فردي من خلال النقل الجوي مجتمعاً مع النقل البري، شريطة أن يزود الركاب والشاحنون بالحقائق المتعلقة بمثل هذا النقل .

المادة (17)
تمثيل مؤسسات النقل الجوي

- (1) يحق لأية مؤسسة نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، على أساس المعاملة بالمثل، وطبقاً للأنظمة والقوانين السارية المفعول في إقليم الطرف المتعاقد الآخر المتعلقة بالدخول والإقامة والتوظيف بأن تستقدم وتستبقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ممثليها وموظفيها التجاريين والفنيين وغيرهم من الاختصاصيين الذين يتطلب وجودهم إلى حد معقول تشغيل الخدمات المتفق عليها.
- (2) يجب أن يخضع الممثلون والموظفون للقوانين والأنظمة السارية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
- (3) مع عدم الإخلال بالقوانين والأنظمة السارية في الإقليم المعني، يحق لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين أن تنشئ في إقليم الطرف المتعاقد الآخر مكتب أو مكاتب لتسويق النقل الجوي وبيع الخدمات الجوية.

المادة (18) المناولة الأرضية

طبقاً للأنظمة والقوانين السارية النفاذ في إقليم الطرفين المتعاقدين بما في ذلك بالنسبة لجمهورية التشيك، وقانون الاتحاد الأوروبي ، فإنه يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة تأدية خدمات المناولة الأرضية والمناولة الذاتية الخاصة بها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وأن تحصل بناءً على اختيارها من بين مقدمي خدمات المناولة الأرضية المتنافسين هذه الخدمات بصورة كلية أو جزئية .

حين لا توجد منافسة فعالة بين مقدمي خدمات المناولة الأرضية ، فإنه يجب أن تعامل مؤسسات النقل الجوي على أسس غير تمييزية فيما يتعلق بالحصول على خدمات المناولة الأرضية ذاتياً والخدمات المناولة الأرضية المقدمة من قبل مقدم أو مقدمي ذات الخدمات .

المادة (19) توفير المعلومات

يجب على سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين بأن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بناءً على طلبها، بالإحصائيات الدورية أو البيانات الأخرى الخاصة بالمعلومات المتعلقة بحركة النقل الخاصة بمؤسسة النقل الجوي المعنية على الطرق المحددة في هذه الاتفاقية إلى الحد المعقول والمطلوب لغرض مراجعة تشغيل الخدمات المتفق عليها.

المادة (20)
المشاورات

- (1) انطلاقاً من روح التعاون الوثيق، فإنه يتعين على سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين أن تكون على اتصال فيما بينها ، وذلك عبر المناقشات أو المراسلات بهدف التأكد من التعاون الوثيق في كافة المواضيع المتعلقة بتنفيذ هذه الاتفاقية.
- (2) يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب في أي وقت التشاور حول أي إشكال متعلق بهذه الاتفاقية . ويجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال فترة ستين (60) يوماً من تاريخ تسلم الطلب بشأنها بواسطة الطرف المتعاقد الآخر، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

المادة (21) التعديلات

- (1) إذا اعتبر أي من الطرفين المتعاقدين أنه من المطلوب تعديل أي حكم من أحكام هذه الاتفاقية ، فيجب أن يبدأ نفاذ ذلك التعديل في حالة الاتفاق عليه من قبل الطرفين المتعاقدين في اليوم الستين (60) بعد استلام الطرف الأخير المذكرات الدبلوماسية التي تؤكد بأن الإجراءات المطلوبة دستورياً للموافقة على ذات التعديل قد تم استيفائها .
- (2) في حالة بدء سريان أية معاهدة عامة متعددة الاطراف ذات علاقة بالنقل الجوي الدولي ولها تأثير على علاقات الطرفين المتعاقدين ، فإنه يجب تعديل هذه الاتفاقية لتتفق مع أحكام تلك المعاهدة متعددة الاطراف ، وذلك بقدر ما تكون فيه تلك الاحكام مقبولة لدى الطرفين المتعاقدين .

المادة (22) تسوية المنازعات

- (1) في حالة وجود أي نزاع حول تفسير أو تطبيق أحكام هذه الاتفاقية ، فإنه يتعين على سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين أن تسعى في المقام الأول لتسويته عن طريق المفاوضات .
- (2) في حالة فشل سلطات الطيران في الوصول إلى اتفاق تتم تسوية ذلك النزاع عن طريق المفاوضات بين الطرفين المتعاقدين .
- (3) في حالة فشل الطرفين المتعاقدين في الوصول إلى اتفاق عبر المفاوضات لتسوية النزاع ، يجوز لهما إحالته إلى أي شخص أو هيئة بحسب ما يتفقان عليه ، وذلك للحصول على رأي استشاري أو قرار ملزم لهما حسبما يتفقان عليه، أو يتم إحالة النزاع بحسب طلب أي من الطرفين المتعاقدين للفصل فيه من قبل هيئة تحكيم مكونة من ثلاثة محكمين.
- (4) تشكل هيئة التحكيم على النحو التالي :
- يقوم كل من الطرفين المتعاقدين بتعيين عضو واحد ، ثم يقوم هذان العضوان بالاتفاق على تعيين أحد مواطني دولة ثالثة رئيسا لهما. على أن يتم تعيين العضوين خلال ستين (60) يوماً وتعيين الرئيس خلال تسعين (90) يوماً من تاريخ إخطار أي من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر برغبته في تحويل النزاع إلى هيئة تحكيم .
- (5) في حالة عدم مراعاة الفترات الزمنية المحددة بالفقرة (4) أعلاه ، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين، في غياب أية تدابير أخرى، أن يدعو رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي (إيكاو) للقيام بالتعيينات الضرورية. وإذا كان رئيس المنظمة أحد مواطني أي من الطرفين المتعاقدين ، أو تعذر عليه القيام بهذه المهمة لأي سبب آخر ، يقوم نائب الرئيس الذي ينوب عنه بالتعيينات الضرورية.
- (6) تصدر قرارات هيئة التحكيم بأغلبية الأصوات. و تكون تلك القرارات ملزمة للطرفين المتعاقدين. ويقوم كل طرف من الطرفين المتعاقدين بتحمل نفقات العضو المعين من قبله ، بالإضافة إلى تكلفة تمثيله في إجراءات التحكيم . ويتحمل الطرفان المتعاقدان مناصفة نفقات رئيس الهيئة وأية تكاليف أخرى . وفيما عدا ما سبق تحدد الهيئة إجراءاتها.

المادة (23)**التسجيل**

تسجل هذه الاتفاقية وأية تعديلات لاحقة عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي .

المادة (24) إنهاء الاتفاقية

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة عبر القنوات الدبلوماسية بقراره إنهاء هذه الاتفاقية. على أن يتم إرسال الإخطار في ذات الوقت لمنظمة الطيران المدني الدولي . وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذه الاتفاقية بعد اثني عشر (12) شهراً من تاريخ استلام ذلك الإخطار بواسطة الطرف المتعاقد الآخر ، ما لم يتم سحب قرار إنهاء الاتفاقية باتفاق الطرفين المتعاقدين قبل نهاية تلك الفترة. وفي حالة عدم اعتراف الطرف المتعاقد الآخر بالاستلام ، يعتبر الإخطار قد استلم بعد أربعة عشر (14) يوماً من تاريخ استلامه من قبل منظمة الطيران المدني الدولي.

**المادة (25)
الدخول حيز النفاذ**

تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بعد ستين (60) يوماً من تاريخ استلام آخر إخطار من قبل الطرفين المتعاقدين الذي يخطر فيه أحدهما الآخر كتابة بأن الإجراءات الدستورية المطلوبة في بلد كل منهما لدخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ قد تم استيفائها.

إشهاداً على ما ذكر أعلاه ، قام الموقعان أدناه المفاوضان بذلك بالتوقيع على هذه الاتفاقية .

حرر في مملكة البحرين في اليوم الثاني والعشرون من شهر يناير 2016 من نسختين أصليتين باللغات العربية والتشيكية والإنجليزية ، وتكون جميع النصوص متساوية في الحجية. وفي حالة وجود إختلاف في التفسير يرجح النص الانجليزي .



عن حكومة
جمهورية التشيك



عن حكومة
مملكة البحرين

الملحقالقسم (1)

الطرق الجوية المراد تشغيلها من قبل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين:

البحرين - نقاط وسطية - نقاط في جمهورية التشيك - نقاط فيما وراء .

القسم (2)

الطرق الجوية المراد تشغيلها من قبل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية التشيك:

نقاط بجمهورية التشيك - نقاط وسطية - البحرين - نقاط فيما وراء .

ملاحظات :

- 1- يجوز أن تكون الطرق المراد التشغيل عليها في أي من الاتجاهين .
- 2- يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين عند تشغيل جميع أو أي من رحلاتها بأن :
 - أ) تلغي العمل على أي من النقاط المذكورة أعلاه، بشرط أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق من نقطة في إقليم الطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل الجوي .
 - ب) دمج رحلات بأرقام مختلفة بواسطة تشغيل طائرة واحدة ،
 - ج) تحويل حركة من أي من طائراتها إلى أية طائرة أخرى في أي اتجاه ، و
 - د) تقديم الخدمة بأي وسيلة بين نقاط وسطية ونقاط فيما وراء ، ونقاط واقعة في أقاليم الطرفين المتعاقدين .
- 3- يتم الاتفاق على ممارسة الحرية الخامسة بين سلطات الطيران لدى كلا الطرفين المتعاقدين .
- 4- يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين تشغيل الخدمات إلى أكثر من نقطة واحدة في جمهورية التشيك على نفس الرحلة .

5- يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين ممارسة حقوق النقل الجوي الخاصة بالتوقف السياحي في الطرق المحددة .

6- إن الاشارات التي تشير في هذه الاتفاقية إلى مؤسسات النقل الجوي لجمهورية التشيك ، يجب أن يفهم منها بأنها تشير إلى مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية التشيك .

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BAHRAIN

AND

THE GOVERNMENT OF THE CZECH REPUBLIC

The Government of the Kingdom of Bahrain and the Government of the Czech Republic, hereinafter referred to as Contracting Parties,

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and

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

Have agreed as follows:

Article 1**DEFINITIONS**

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 the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Kingdom of Bahrain the Ministry of Transportation and Telecommunications represented by Civil Aviation Affairs and, in the case of the Czech Republic the Ministry of Transport, or, in both cases, any other authority legally empowered to perform the functions exercised by the said aeronautical authorities;
- (c) the term "designated airline" means each airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party and which has been authorized in accordance with Article 3 of this Agreement to operate the agreed services on the specified routes in conformity with Article 2 of this Agreement;
- (d) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;
- (e) the term "agreed services" means scheduled international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, baggage, cargo and mail;
- (f) the term "specified route" means a route specified in the Annex to this Agreement;

- (g) the term "capacity" in relation to the agreed services means the capacity of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
- (h) the term "tariff" means the prices or charges to be paid for carriage of passengers, baggage and cargo (excluding remuneration and conditions for the carriage of mail) and the conditions under which those prices and charges apply, including commissions to be paid on the carriage for agency services, charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines and also include any significant benefits provided in association with the carriage;
- (i) the term "Annex" means the Annex 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 the Annex except where explicitly agreed otherwise;
- (j) the term "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

Article 2

TRAFFIC RIGHTS

- (1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating the agreed services by the designated airline or airlines on the specified routes.
- (2) Subject to the provisions of this Agreement the designated airline or airlines of each Contracting Party shall enjoy, while operating the agreed services on the specified routes, the following rights:
 - (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes;
 - (c) to embark and disembark in the territory of the other Contracting Party at points specified in the Annex passengers, baggage and cargo including mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the first Contracting Party; and
 - (d) to embark and disembark in the territory of the third countries at the points specified in the Annex passengers, baggage and cargo including mail, separately or in combination, destined for or coming from points in the territory of the other Contracting Party, specified in the Annex.
- (3) The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 3 of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraph (2) (a) and (b) of this Article.
- (4) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the designated airlines of one Contracting Party the right of embarking, in the territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and cargo including mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

DESIGNATION AND OPERATING AUTHORIZATION

- (1) Each Contracting Party shall have the right to designate an airline or airlines for the purpose of operating the agreed services for such a Contracting Party and to withdraw the designation of any airline or to substitute another airline for one previously designated. Such designation shall be effected by virtue of written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
- (2) The aeronautical authorities, which have received the notification of designation, shall, subject to the provisions of paragraph (3) and (4) of this Article, grant without delay to the designated airline of the other Contracting Party the necessary operating authorizations.
- (3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to prove that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations applied to the operation of international air services by the said authorities in conformity with the provisions of the Convention.
- (4) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph (2) of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, whenever the Contracting Party has no proof that:
 - (a) in the case of an airline designated by the Kingdom of Bahrain:
 - (i) the airline has a valid Operating Licence and Air Operator's Certificate issued by the Kingdom of Bahrain and effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Kingdom of Bahrain; and
 - (ii) the airline has its principal place of business in the territory of _____ the Kingdom of Bahrain.
 - (b) in the case of an airline designated by the Czech Republic:

- (i) the airline is established in the territory of the Czech Republic under the EU Treaties and has a valid Operating Licence in accordance with European Union law; and
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
 - (iii) the airline is owned directly or through majority ownership and effectively controlled by any European Union Member States and/or the Republic of Iceland, the Kingdom of Norway, the Principality of Liechtenstein and the Swiss Confederation and/or nationals of such States;
- (5) When an airline has been designated and authorized in accordance with this Article, it may operate in whole or in part the agreed services for which it is designated, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

Article 4**REVOCATION AND SUSPENSION OF RIGHTS**

- (1) The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement of the designated airline of the other Contracting Party or to impose such conditions, temporary or permanent, as it may deem necessary on the exercise of such rights, if:
- (a) in the case of an airline designated by the Kingdom of Bahrain:
- (i) the airline does not have a valid Operating Licence or Air Operator's Certificate issued by the Kingdom of Bahrain or effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Kingdom of Bahrain; or
- (ii) the airline does not have its principal place of business in the territory of the Kingdom of Bahrain; or
- (b) in the case of an airline designated by the Czech Republic:
- (i) the airline is not established in the territory of the Czech Republic under the EU Treaties or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Union law; or
- (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
- (iii) the airline is not owned directly or through majority ownership and effectively controlled by any European Union Member States and/or the Republic of Iceland, the Kingdom of Norway, the Principality of Liechtenstein and the Swiss Confederation and/or nationals of such States;
- (c) an airline fails to prove before the aeronautical authorities of that Contracting Party granting those rights an ability to fulfil the conditions under the laws and regulations applied by these authorities in conformity with the provisions of the Convention; or
- (d) an airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed by this Agreement.

- (2) Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph (1) of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Unless otherwise agreed by the aeronautical authorities, such consultations between the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request made by either aeronautical authorities.

Article 5**APPLICATION OF LAWS, REGULATIONS AND PROCEDURES**

- (1) While entering, being within or leaving the territory of one Contracting Party, laws, regulations and procedures in force in its territory relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied by the other Contracting Party's airlines.
- (2) The laws, regulations and procedures in force in the territory of one Contracting Party relating to admission to, stay in, transit through, or departure from its territory of passengers, crews, baggage and cargo including mail, such as laws, regulations and procedures relating to entry, exit, emigration and immigration, passports, customs, currency, quarantine, health, veterinary or sanitary measures, shall apply to passengers, crew, baggage, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entry into or departure from or while within the territory of the said Contracting Party.
- (3) In the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airlines over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.

Article 6

AVIATION SECURITY

- (1) Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
- (2) The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on 1 March 1991 and any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.
- (3) The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
- (4) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in the territories of the Contracting Parties or, in the case of the Czech Republic, operators of aircraft who are established in its territory under the EU Treaties and have valid Operating Licences in accordance with European Union law and the operators of airports in their territories act in conformity with such aviation security provisions.
- (5) Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (4) of this Article required by the other Contracting Party for entry into, departure from or while within the territory of that other Contracting Party.

- (6) 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.
- (7) Each Contracting Party shall also give a sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable security measures to meet a particular threat.
- (8) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports 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.
- (9) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days from the date of the delivery of such request shall constitute grounds for application of Article 4 of this Agreement. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of this period.

Article 7

AVIATION SAFETY

- (1) Certificates of airworthiness, certificate of competency and licences, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided that such certificates and licences are at least equal to or above the minimum standards which are established pursuant to the Convention.
- (2) Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.
- (3) 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 from the date of the delivery of that request.
- (4) 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 grounds for the application of Article 4 of this Agreement.
- (5) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by, or, under the lease agreement, on behalf of an airline of one Contracting Party 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 authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
- (6) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

- (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at the time pursuant to the Convention, or
- (b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

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

- (7) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by, or, on behalf of an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (5) of this Article is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (6) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
- (8) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline 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, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
- (9) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (4) or (8) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
- (10) Where the Czech Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

Article 8

CUSTOMS PROVISIONS

- (1) Each Contracting Party shall exempt the designated airline of the other Contracting Party from import restrictions, customs duties, indirect taxes, inspection fees and other national and local duties and charges on aircraft, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including tobacco, beverages and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as printed tickets stock, air way bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and usual publicity material distributed free of charge by that designated airline.
- (2) The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article:
 - (a) introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;
 - (b) retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the territory of the other Contracting Party; and
 - (c) taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.
- (3) The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft of a designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

- (4) The exemptions provided for by this Article shall also apply in respect of consumable technical supplies, spare parts including engines and regular airborne equipment in situations where the designated airline of either Contracting Party has entered into arrangements with another airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party provided such other airlines similarly enjoy such exemptions from such Contracting Party. Such loans and transfer shall be announced by airline to respective customs authorities.
- (5) Nothing in this Agreement shall prevent the Czech Republic from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Kingdom of Bahrain that operates between a point in the territory of the Czech Republic and another point in the territory of the Czech Republic or in the territory of another European Union Member State.

Article 9**USE OF AIRPORTS AND AVIATION FACILITIES**

- (1) The charges imposed in the territory of one Contracting Party on the designated airline of the other Contracting Party for the use of airports, air navigation and other facilities shall not be higher than those that would be paid by any other aircraft of the same class engaged in similar international air services.
- (2) In the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control, neither Contracting Party shall give preference to its own or any other airline over an airline of the other Contracting Party engaged in similar international air services.
- (3) Each Contracting Party shall encourage consultations on user charges between its competent charging authorities and the airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines' representative organizations. Reasonable notice of any proposals for changes in such charges should be given to such airlines to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage its competent charging authorities and such airlines to exchange appropriate information concerning such charges.

Article 10**TRANSIT**

Passengers in direct transit across the territory of a Contracting Party, not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall be subject, except in respect of security provisions referred to in Article 6 of this Agreement and prevention of trafficking of narcotic drugs and psychotropic substances, to a simplified control. Baggage and freight in transit shall be exempt from customs duties and other charges.

Article 11**SALE OF SERVICES AND TRANSFER OF FUNDS**

- (1) Upon filing with the aeronautical authorities of the first Contracting Party and subject to appropriate commercial registration in accordance with the respective laws and regulations in force in the territory of this first Contracting Party the designated airline of the other Contracting Party shall have the right to sell freely its air transport services in the territory of the first Contracting Party either directly or at its discretion through its agents, and any person shall be free to purchase such services in the local currency or in any freely convertible currency normally purchased by banks in that territory.
- (2) The designated airlines of the Contracting Parties shall have the right to convert and to remit to their home territory the excess of receipts over local expenditures earned in the territory of the other Contracting Party in a freely convertible currency. Conversion and remittance shall be performed without restrictions at the foreign exchange market rate applicable for these transactions on the day the transfer is made. Actual transfer shall be executed without delay and shall not be subject to any charges except normal service charges collected by banks for such transactions.
- (3) In the event that payments between the Contracting Parties are governed by a special agreement, such an agreement shall apply.

Article 12**TARIFFS**

- (1) The tariffs for the agreed services shall be established by the designated airlines of both Contracting Parties at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including interests of users, cost of operation, characteristics of service, reasonable profit and other commercial consideration in the market place.
- (2) The tariffs established under paragraph (1) of this Article shall not be required to be filed by the designated airline of one Contracting Party with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Notwithstanding the foregoing, each Contracting Party shall have the right to intervene so as to:
 - (a) prevent unreasonably discriminatory tariffs or practices;
 - (b) protect consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to abuse of a dominant position; and
 - (c) protect airlines from tariffs that are artificially low due to direct or indirect subsidy or support, or where evidence exists as to an intent to eliminate competition.
- (3) The designated airline of one Contracting Party shall provide, on request, to the aeronautical authorities of the other Contracting Party information relating to the establishment of the tariffs, in a manner and format prescribed by such authorities.

Article 13**CAPACITY**

- (1) The designated airlines of the two Contracting Parties shall be afforded fair and equal opportunity 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 into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same routes.
- (3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers and cargo, including mail, coming from or destined for the territory of the Contracting Party designating the airline. Provision of the carriage of passengers and cargo, including mail, both embarked and disembarked at points on the specified routes in the territories of States, other than that designating the airline, shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
 - (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party, which has designated the airline;
 - (b) traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
 - (c) the requirements of through airline operation.

Article 14

CODE-SHARING

- (1) In operating or holding out air services on the specified routes any designated airline of one Contracting Party may enter into code-sharing and blocked-space arrangement with:
- (a) an airline or airlines of either Contracting Party;
 - (b) an airline or airlines of a third Party. Should such a third Party not authorize or allow comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from and via such third State, the aeronautical authorities of the concerned Contracting Party have the right not to accept such arrangements.
- (2) The above provisions are, however, subject to the conditions that all airlines in such arrangements:
- (a) hold the underlying traffic rights and meet the provisions of this Agreement,
 - (b) meet the requirements applied to such arrangements by the aeronautical authorities of both Contracting Parties, and
 - (c) provide the consumers with the proper information concerning such code-sharing and blocked-space arrangements.
- (3) The airlines are required to file proposed code-sharing and blocked-space arrangements with the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least thirty (30) days before its proposed introduction. Such code-sharing and blocked-space arrangements are subject to approval by the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

Article 15**TIMETABLES**

- (1) An airline designated by one Contracting Party shall file to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval at least thirty (30) days in advance the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, times, configuration and number of seats to be made available to the public and period of timetable validity. The same procedure shall apply to any modification thereof. In special cases this time limit may be reduced subject to the approval of the said authorities.
- (2) If the designated airline wishes to operate supplementary flights besides those covered in the timetables, it shall request permission from the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Such request shall usually be submitted at least two (2) working days before operating such flights.

Article 16**INTERMODAL SERVICES**

The designated airline of each Contracting Party shall have the right to employ, in connection with air transport of passengers and cargo, any surface transport to or from any point in the territories of the Contracting Parties or third countries. The designated airline may elect to perform their own surface transport or to provide it through arrangements, including code-share, with other surface carriers, subject to laws and regulations in force in the territory of a Contracting Party concerned. The intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and surface transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the facts concerning such transport.

Article 17**AIRLINE REPRESENTATION**

- (1) The designated airline of one Contracting Party shall be entitled, on the basis of reciprocity and in accordance with the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party relating to entry, residence and employment, to bring into and to maintain in the territory of the other Contracting Party its representative and commercial, technical and other specialist staff reasonably required for the operation of the agreed services.
- (2) The representative and staff shall be subject to the laws and regulations in force in the territory of the other Contracting Party.
- (3) Subject to the laws and regulations in force in the respective territory, the designated airlines of both Contracting Parties shall have the right to establish in the territory of the other Contracting Party an office or offices for promotion of air transport and sale of the air services.

Article 18**GROUND HANDLING**

Subject to the laws and regulations in force in the territory of the respective Contracting Party including, in the case of the Czech Republic, European Union law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling (self-handling) or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

Article 19**PROVISION OF INFORMATION**

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, periodic statements of statistics or other similar information related to traffic carried by the designated airline on the routes specified in this Agreement as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of agreed services.

Article 20**CONSULTATIONS**

- (1) In the spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall have communication, which may be through discussion or by correspondence, to ensure close co-operation in all matters affecting the implementation of this Agreement.
- (2) Either Contracting Party may at any time request consultations on any problem related to this Agreement. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the delivery of the request to the other Contracting Party, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

Article 21**AMENDMENTS**

- (1) If either of the Contracting Parties considers it desirable to amend any provision of this Agreement, such amendment, if agreed between the Contracting Parties, shall come into force on the sixtieth (60) day after delivery of the latter of diplomatic notes confirming that the formalities constitutionally required for approval of this amendment have been complied with.
- (2) In an event a general multilateral convention related to international air transport and affecting the relations between the two Contracting Parties enters into force, this Agreement shall be amended to conform with the provisions of such multilateral convention in so far as those provisions have been accepted by both Contracting Parties.

Article 22**SETTLEMENT OF DISPUTES**

- (1) In case of dispute arising from the interpretation or application of this Agreement, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.
- (2) If the aeronautical authorities fail to reach an agreement, the dispute shall be settled by negotiations between the Contracting Parties.
- (3) If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, it may be referred by them to such person or body as they may agree on, for an advisory opinion or a binding decision as the Contracting Parties may agree, or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators.
- (4) Such arbitral tribunal shall be constituted as follows: each Contracting Party shall appoint one member, and these two members shall agree upon and appoint a national of a third State as their chairman. Such members shall be appointed within sixty (60) days, and such chairman within ninety (90) days of the date on which either Contracting Party has informed the other Contracting Party of its intention to submit the dispute to an arbitral tribunal.
- (5) If the periods specified in paragraph (4) above have not been observed, either Contracting Party may, in the absence of any other relevant arrangement, invite the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) to make the necessary appointments. If the President is a national of either Contracting Party or if he is otherwise prevented from discharging this function, the Vice-president deputizing for him should make the necessary appointments.
- (6) The arbitral tribunal shall reach its decisions by a majority of votes. Such decisions shall be binding on the Contracting Parties. Each Contracting Party shall bear the cost of its own member as well as of its representation in the arbitral proceedings; the cost of the chairman and any other costs shall be borne in equal parts by the Contracting Parties. In all other respects the arbitral tribunal shall determine its own procedure.

Article 23**REGISTRATION**

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

Article 24**TERMINATION**

Either Contracting Party may at any time give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case this Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of the delivery of the notice to the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. In absence of acknowledgement of delivery to the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been delivered fourteen (14) days after the delivery of the notice to the International Civil Aviation Organization.

Article 25**ENTRY INTO FORCE**

This Agreement shall enter into force on the sixtieth (60) day after delivery of the latter of notifications by the Contracting Parties to inform each other in writing that the constitutional requirements in their respective country for the entering into force of this Agreement have been complied with.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized, have signed this Agreement.

Done at Bahrain on this 22nd day of January 2016, in two originals in the Arabic, Czech and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.



**For the Government
of the Kingdom of Bahrain**



**For the Government
of the Czech Republic**

ANNEX

Section I

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

Bahrain – intermediate points – points in the Czech Republic – points beyond

Section II

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

points in the Czech Republic – intermediate points – Bahrain – points beyond

Notes:

1. The routes may be operated in either direction.
2. The designated airlines of the Contracting Parties may on any or all flights:
 - (a) omit calling at any of the above mentioned points, provided that the agreed services on these routes begin at the point in the territory of the Contracting Party designating the airline;
 - (b) combine different flight numbers within the one aircraft operation;
 - (c) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point; and
 - (d) serve the intermediate points, beyond points and points in the territories of the Contracting Parties in any order.
3. The exercise of the 5th freedom traffic rights is to be agreed between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
4. The designated airlines of the Kingdom of Bahrain may operate to more than one point in the Czech Republic on the same flight.
5. The designated airlines of the Contracting Parties may exercise own stopover traffic rights on the specified routes.
6. References in this Agreement to airlines of the Czech Republic shall be understood as referring to airlines designated by the Czech Republic.