

قانون رقم (١٤) لسنة ٢٠١٤
بالتصديق على اتفاقية بين حكومة مملكة البحرين
وحكومة النمسا الاتحادية للخدمات الجوية
بين إقليميهما وفيما وراءهما

نحن حمد بن عيسى آل خليفة ملك مملكة البحرين .
بعد الاطلاع على الدستور ،

وعلى اتفاقية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة النمسا الاتحادية للخدمات الجوية بين
إقليميهما وفيما وراءهما ، الموقعة بين البلدين في مدينة المنامة بتاريخ ٧ مايو ٢٠٠٧ ،
أقر مجلس النواب ومجلس الشورى القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

المادة الأولى

صُودق على اتفاقية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة النمسا الاتحادية للخدمات الجوية
بين إقليميهما وفيما وراءهما الموقعة في مدينة المنامة بتاريخ ٧ مايو ٢٠٠٧ ، والمرافقة لهذا
القانون.

المادة الثانية

على رئيس مجلس الوزراء و الوزراء - 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: ٧ شعبان ١٤٣٥هـ

الموافق: ٥ يونيو ٢٠١٤م

اتفاقية

بين

حكومة مملكة البحرين

و

حكومة النمسا الاتحادية

للخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما

اتفاقية بين
حكومة مملكة البحرين وحكومة النمسا الاتحادية
للخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما

إن حكومة مملكة البحرين وحكومة النمسا الاتحادية المشار إليهما فيما يلي " الطرفين المتعاقدين " ، بوصفهما طرفين في معاهدة للطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو في السابع من ديسمبر 1944 .

ورغبة منهما في تشجيع قيام نظام طيران دولي على أساس المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي في السوق مع أدنى حد من التدخل والتنظيم الحكوميين ،
ورغبة منهما في تسهيل زيادة الفرص للخدمات الجوية الدولية ،

ولإدراكا منهما بأن خدمات النقل الدولي الفعالة والتنافسية ستعمل على تعزيز التجارة ورفاهية الزبائن والنمو الاقتصادي في كلا البلدين ،

ورغبة منهما في تمكين مؤسسات النقل الجوي من أن تقدم للجمهور خيارات متنوعة للعامّة في مجال السفر والشحن ورغبة منها في تشجيع أسعار تنافسية إبداعية .

ورغبة منهما في تحقيق أعلى مستوى من السلامة والأمان للخدمات الجوية الدولية وتأكيدا على قلقهما البالغ إزاء الأعمال والمخاطر الموجهة ضد سلامة الطائرات ، والتي تعرض سلامة الأفراد والممتلكات للخطر وتضرر بتشغيل الخدمات الجوية وتزعزع ثقة عامة الناس في سلامة الطيران المدني ،

قد اتفقنا على ما يلي :

المادة (1)

التعريف

لأغراض هذه الاتفاقية وما لم يقتض النص خلاف ذلك :-

- أ- يقصد باصطلاح "المعاهدة" معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو في السابع من ديسمبر 1944 ، بما في ذلك جميع الملاحق المعتمدة بموجب المادة (90) من المعاهدة وأية تعديلات على المعاهدة وملاحقها المعتمدة بموجب المادتين (90) و (94 - أ) من المعاهدة متى ما كانت هذه الملاحق والتعديلات تسري بشأن الطرفين المتعاقدين ،
- ب- يقصد باصطلاح "سلطات الطيران" بالنسبة لمملكة البحرين ، شئون الطيران المدني ، و بالنسبة لحكومة النمسا الاتحادية ووزارة النقل والابتكار والتقنية أو في كلتا الحالتين أي شخص أو جهة أخرى مخولة بالقيام بأي من المهام أو ما يماثلها التي تمارس حاليا من قبل السلطات المذكورة أو مماثلة لها .
- ج- يقصد باصطلاح "الخدمات المتفق عليها" للخدمات الجوية الدولية المنتظمة لنقل الركاب والبضائع ، ونقل الأمتعة والبريد على الطرق المحددة في ملحق هذه الاتفاقية.
- د- يقصد باصطلاح "مؤسسات النقل الجوي المعينة" أية مؤسسة نقل جوية تم تعيينها والتصريح لها وفقا لأحكام المادة (4) من هذه الاتفاقية .
- هـ - يقصد باصطلاح "الإقليم" المعنى المخصص له في المادة (2) من معاهدة شيكاغو .

و- يقصد باصطلاح " خدمة جوية " وخدمة جوية دولية " و " مؤسسة نقل جوي " و " التوقف لغير أغراض النقل " المعاني المحددة لها في المادة (96) من معاهدة شيكاغو .

ز- يقصد باصطلاح " الطريق المحدد " الطريق المحدد في ملحق هذه الاتفاقية ،

ح- يقصد باصطلاح " السعة " بالنسبة للطائرة ، السعة المتوفرة لتلك الطائرة على طريق جوي أو على جزء منه . وبالنسبة " للخدمات المتفق عليها " سعة الطائرة ، المستعملة لهذه الخدمة ، مضروبة في عدد الرحلات التي تقوم بها الطائرة خلال فترة معينة على طريق جوي أو على جزء منه .

ط- يقصد باصطلاح " التعرفة " الأسعار التي يجب دفعها لقاء نقل الركاب والأمتعة والبضائع ، وشروط سريان هذه الأسعار ، بما فيها العمولة وأجور الوكالة الإضافية الأخرى وبيع وثائق النقل باستثناء أجور وشروط نقل البريد .

ي- يقصد باصطلاح " ملحق " ملحق الاتفاقية كما يتم تعديله . ويعتبر الملحق جزءا لا يتجزأ من هذه الاتفاقية وأية إشارة إلى الاتفاقية تتضمن الإشارة إلى الملحق ما لم ينص على خلاف ذلك .

المادة (2)

تطبيق معاهدة شيكاغو

تخضع أحكام هذه الاتفاقية للأحكام الواردة بالمعاهدة بالقدر الذي تسري بشأنه الخدمات الجوية الدولية .

المادة (3)

منح حقوق النقل الجوي

- 1 - يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في هذه الاتفاقية بغية تشغيل الخدمات الجوية الدولية المنتظمة على الطرق المحددة في جدول الطرق .
- 2 - مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية ، تتمتع مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بالحقوق التالية :
 - أ - حق التحليق دون هبوط عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر .
 - ب - حق التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لغير أغراض النقل .
 - ج - حق التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر أثناء تشغيل الخدمات المتفق عليها على طريق محدد ، في النقاط المحددة على ذلك الطريق في الجدول لغرض أخذ وإنزال الركاب ، والشحن ، والبريد بصورة مجتمعة أو منفصلة .
 - د - الحقوق الأخرى المحددة في هذه الاتفاقية .
- 3 - تتمتع أيضا مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين ، بخلاف مؤسسات النقل الجوي المعينة بموجب المادة (4) من هذه الاتفاقية (التعيين والتصريح لمؤسسات النقل الجوي) بالحقوق المحددة في الفقرتين (أ) و (ب) من الفقرة (2) من هذه المادة .
- 4 - لا يمكن اعتبار ما ورد في الفقرة (2) من هذه المادة على أنه يخول مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين الحق في نقل الركاب ، والشحن ، والبريد لقاء أجر من إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى داخل إقليم ذلك للطرف .

المادة (4)

تعيين ووقف وإلغاء التصاريح

- 1 - لكل طرف متعاقد الحق في أن يعين كتابة لدى الطرف المتعاقد الآخر مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي لتشغيل الخدمات المنفق عليها على الطرق المحددة ، كما يحق له سحب أو استبدال هذا التعيين .
- 2 - يتم التعيين المشار إليه من خلال إخطار كتابي بين سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين .
- 3 - يجوز لسلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أن تثبت بأنها مؤهلة لاستيفاء الشروط المحددة في القوانين والانظمة التي يطبقها الطرف المتعاقد الأول في شأن تشغيل الخدمات الجوية الدولية وفقا لأحكام معاهدة شيكاغو .
- 4 - على سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر عند استلامها إخطار التعيين أن تبادر إلى إصدار التراخيص والتصاريح اللازمة مع أقل قدر من التأخير الإجرائي شريطة أنه :
 - أ- بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل حكومة النمسا الاتحادية :
- 1 - قد تم تأسيسها في إقليم جمهورية النمسا الاتحادية وفق المعاهدة المنشأة للاتحاد الأوروبي وحصلت على ترخيص التشغيل طبقا لقانون الاتحاد الأوروبي .

2 - يتم ممارسة السلطة التنظيمية الفعالة على مؤسسة النقل الجوي من قبل إحدى الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي المسئولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي الخاصة بها، ويجب أن يحدد في التعيين بوضوح سلطة الطيران المعنية .

3 - ملكية مؤسسة النقل الجوي تعود مباشرة أو من خلال تملك أغلبية الحصص فيها من قبل دول أعضاء في الاتحاد الأوروبي أو من قبل رعايا هذه الدول التي يجب أن تملك السيطرة الفعلية عليها .

ب - وبالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل حكومة مملكة البحرين :

- 1 - قد تم تأسيسها في إقليم مملكة البحرين ولديها ترخيص طبقاً لقوانين مملكة البحرين.
- 2 - يتم ممارسة السلطة التنظيمية الفعالة على مؤسسة النقل الجوي من قبل مملكة البحرين . .
- 3 - ملكية مؤسسة النقل الجوي تعود مباشرة أو من خلال تملك أغلبية الحصص فيها من قبل مملكة البحرين أو من قبل مواطنيها والتي يجب أن تملك السيطرة الفعلية عليها .

5 - يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين الحق في إلغاء أو وقف أو تقييد تصريح التشغيل أو الترخيص الفني لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر إذا:

أ - بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل حكومة النمسا الاتحادية :

- 1 - لم يتم تأسيسها في إقليم جمهورية النمسا الاتحادية وفق معاهدة الاتحاد الأوروبي ولم تحصل على ترخيص التشغيل طبقاً لقانون الاتحاد الأوروبي .

2 - لم تمارس إدارتها الفعلية من قبل أحد الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي
المستولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي الخاصة بها ، ولم يحدد فيها بوضوح
سلطة الطيران المعنية عند تعيين مؤسسة النقل الجوي .

3 - لم تعود ملكية مؤسسة النقل الجوي مباشرة أو من خلال أغلبية للحصص فيها ولم
تدار فعلياً من قبل دول أعضاء في الاتحاد الأوروبي أو من قبل رعايا هذه الدول.

ب - بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل حكومة مملكة البحرين .

1 - لم يتم تأسيسها في إقليم مملكة البحرين أو لم يكن لديها ترخيص طبقاً لقوانين مملكة
البحرين .

2 - لا تمارس مملكة البحرين ولا تحتفظ بالإدارة الفعلية المنظمة لمؤسسة النقل الجوي .

3 - لا تعود ملكية مؤسسة النقل الجوي بصورة مباشرة أو من خلال تملك أغلبية الملكية
فيها من قبل مملكة البحرين أو من مواطنيها ، وأنه ليس مسيطراً عليها فعلياً من
قبلهم .

6 - ينبغي أن يفهم بأن الإشارة في هذه الاتفاقية إلى رعايا جمهورية النمسا يشمل
رعايا الدول أعضاء الاتحاد الأوروبي .

7 - عند تعيين وترخيص مؤسسة النقل الجوي والتصريح لها وفقاً لهذه المادة ، فإنه
يجوز لها في أي وقت أن تبدأ بتشغيل الخدمات المتفق عليها طبقاً لأحكام هذه
الاتفاقية .

المادة (5)

الإعفاء من الضرائب الجمركية وغيرها من الرسوم

- 1 - أن الطائرات ، التي يتم تشغيلها من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين ، ومعداتنا المعتادة ، ومخزون الوقود ، وزيوت التشحيم و المؤن الموجودة على متن هذه الطائرات (بما في ذلك الأطعمة ، والمشروبات والتبغ) تعفى من جميع الضرائب الجمركية وأجور الفحص ، وغيرها من الرسوم والضرائب المشابهة الأخرى عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، شريطة أن تبقى هذه المعدات والمؤن على متن الطائرة لحين إعادة تصديرها .
- 2 - تعفى كذلك من الرسوم الجمركية والضرائب باستثناء الرسوم التي يتم تحصيلها مقابل الخدمة المقدمة ، المواد الآتية :
- أ - خزير الطائرات الذي تمون به في إقليم أي طرف متعاقد وفي الحدود التي تحددها السلطات المختصة التابعة لهذا الطرف المتعاقد وذلك لاستعماله على متن الطائرات المستخدمة في خط معين يسيره الطرف المتعاقد الآخر .
- ب - قطع الغيار التي يتم إدخالها إلى إقليم أي من الطرفين المتعاقدين لصيانة أو إصلاح الطائرات المستخدمة في خطوط معينة بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر .
- ج - الوقود وزيوت التشحيم لإمداد الطائرات التي تشغل على خط معين من قبل مؤسسة نقل جوي معينة تابعة للطرف المتعاقد الآخر ، حتى إذا كان هذا الإمداد من أجل استعماله على جزء من الرحلة الذي يتم فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي تم الإمداد فيه .
- ويجوز طلب وضع المواد المشار إليها في الفقرات (أ) ، (ب) ، (ج) تحت إشراف أو رقابة السلطات الجمركية .

3 - لا يجوز إنزال المعدات التي تحملها الطائرة عادة ، وكذلك المواد والمؤن الموجودة على متن الطائرات التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين ، إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد موافقة السلطات الجمركية في هذا الإقليم . وفي هذه الحالة ، يجوز وضع تلك المعدات والمواد والمؤن تحت إشراف السلطات المذكورة إلى أن يعاد تصديرها أو للتصرف فيها وفقا للوائح الجمركية .

4 - مع ذلك ، لا تمنع هذه الاتفاقية جمهورية النمسا الاتحادية من أن تفرض على أسس غير تمييزية ، ضرائب أو تعرفه أو رسوم جمركية على الوفود الذي يتم التزود به في إقليمها لاستخدامه في طائرة تابعة لمملكة البحرين تقدم خدمات جوية بين نقطة موجودة في إقليم جمهورية النمسا الاتحادية ونقطة أخرى في نفس إقليم النمسا أو إقليم أحد أعضاء المجموعة الأوروبية .

المادة (6)

تعرفة النقل الجوي

- 1 - يمكن إيداع تعرفة النقل الجوي الدولي الذي يتم تسييره طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية إلى سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين.
- 2 - يقتصر تدخل سلطات الطيران المدني على ما يلي :
 - أ - منع ممارسات أو فرض تعرفة على أسس تمييزية غير معقولة .
 - ب - حماية المستهلكين من فرض تعرفة عالية لا مبرر لها أو مقيدة على نحو غير معقول بسبب سوء استخدام قوى السوق أو تتعلق بأساليب متبعة لدى الناقلات الجوية.
 - ج - حماية مؤسسات النقل الجوي من فرض تعرفة تعتبر نوعاً ما منخفضة بسبب الدعم أو المساندة الحكومية المباشرة أو الغير مباشرة .
- 3 - بصرف النظر عن أحكام هذه المادة ، فإنه يخضع لقانون الاتحاد الأوروبي التعرفة التي تفرضها ناقلات جوية معينة من قبل حكومة مملكة البحرين بخصوص النقل الذي يتم في نطاق الاتحاد الأوروبي .

المادة (7)

أحكام تنظيم السعة

- 1 - يتيح كل طرف متعاقد فرصاً متساوية وعادلة لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر لتمكينها من المنافسة في توفير النقل الجوي الدولي الخاضع لأحكام هذه الاتفاقية .
- 2 - يسمح كل طرف متعاقد لكل مؤسسة نقل جوي معينة بتحديد عدد مرات وسعة النقل الدولي الذي تقدمه وفقاً للاعتبارات التجارية للسوق وإتساقاً مع هذا الحق ، فإنه لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يقوم بشكل منفرد بتقييد حجم النقل الجوي وعدد مرات أو انتظام الخدمة الجوية أو نوع أو أنواع الطائرات التي تشغل من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر إلا إذا كان ذلك يتعلق بأسباب جمركية أو تقنية أو تشغيلية أو بيئية وفقاً لشروط موحدة تتسق مع أحكام المادة (15) من المعاهدة .
- 3 - يجوز الطلب من مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل طرف متعاقد تنظيم جداول رحلاتها للحصول على موافقة سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر خلال مدة لا تقل عن (30) يوماً من تاريخ سريانها . وفي الحالات الخاصة تخفض هذه المدة باتفاق سلطات الطيران آنفة الذكر .

المادة (8)

تطبيق القوانين والأنظمة

- 1 - تسري قوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين على ملاحه وتشغيل طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، وذلك أثناء دخولها إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، والتواجد فيه والتحليق فوقه ، والخروج منه .
- 2 - تسري قوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين الخاصة بدخول وبقاء الركاب وطاقم الطائرة والبضائع والبريد ، ويشمل ذلك إجراءات الدخول والخروج ، والهجرة والجمارك ، والصحة ، والحجر الصحي ، على ما تنقله طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجدها في إقليمه من ركاب ، وطاقم الطائرة ، وبضائع وبريد .
- 3 - على كل طرف متعاقد أن يزود الطرف المتعاقد الآخر عند الطلب بنسخ من الأنظمة والقوانين المتعلقة بما ورد في هذه المادة .

المادة (9)

الاعتراف بالشهادات والتراخيص

1 - إن شهادة الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية ، والتراخيص الصادرة ، أو التي اعتبرت صالحة من قبل أحد الطرفين ، المتعاقدين ولا تزال سارية المفعول ، يتم الاعتراف بصلاحياتها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الطرق والخدمات موضوع هذه الاتفاقية ، شريطة أن المتطلبات التي يتم بناءً عليها إصدار هذه الشهادات أو اعتبرت إنها صالحة تكون معادلة أو تفوق معايير الحد الأدنى التي توضع ، أو يجوز وضعها وفقاً للمعاهدة .

2 - يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في عدم الاعتراف لغرض الطيران فوق إقليمه بشهادات الأهلية والتراخيص التي تصدر لرعاياه ، أو التي اعتبرت إنها صالحة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، أو من قبل أية دولة أخرى .

المادة (10)

السلامة الجوية

1 - يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات حول معايير السلامة المعمول بها من قبل الطرف المتعاقد الآخر الخاصة بطاقم الطائرة أو بالطائرة نفسها أو بتشغيلها ، ويتوجب عقد هذه المشاورات خلال مدة ثلاثين (30) يوما من تاريخ الطلب .

2 - إذا تبين لطرف متعاقد بعد إجراء مثل هذه المشاورات بأن الطرف المتعاقد الآخر لا يحتفظ ولا يدير بفعالية معايير لا تقل في مستواها عن الحد الأدنى المحدد في ذلك الوقت بموجب المعاهدة ، فعلى الطرف الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بالنتائج التي توصل إليها وللخطوات الضرورية التي يستلزم اتخاذها لتتماشى مع الحد الأدنى من هذه المعايير ، وعلى الطرف الآخر اتخاذ الخطوات التصحيحية اللازمة المناسبة إذا أخفق الطرف الآخر في اتخاذ الخطوات المناسبة خلال فترة (15) يوما ، أو أية فترة أطول يتفق عليها ، لكون ذلك يعد سببا لتطبيق الفقرة (5) من المادة (4) من هذه الاتفاقية (إلغاء ووقف وتعديل تصريح التشغيل) .

3 - بصرف النظر عن الالتزامات الواردة في المادة (33) من المعاهدة ، فإنه من المتفق عليه بأن أية طائرة يتم تشغيلها بواسطة مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة أو يتم تأجيرها نيابة عنها ، بغرض تقديم خدمات من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، فإنه يجوز إخضاعها أثناء تواجدها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لفحص داخلي أو خارجي من قبل ممثل مفوض من قبل الطرف المتعاقد الآخر لفحص مستندات الطائرة وصلاحياتها ، والحالة الظاهرة للطائرة ومعداتها (والتي

يشار إليها في هذه المادة بالفحص الميداني (شريطة أن لا يتسبب ذلك في حدوث تأخير غير مبرر.

4 - إذا أدى إجراء الفحص للميداني أو سلسلة فحوصات ميدانية إلى :

- أ - وجود قلق بالغ على أن الطائرة أو تشغيلها لا يتفقان مع الحد الأدنى من المعايير المحددة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة .
- ب - وجود قلق بالغ بشأن التطبيق والإدارة بفاعلية لمعايير السلامة الجوية المحددة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة .

فإنه يحق للطرف المتعاقد الذي يجري الفحص وفقاً للأغراض التي نصت عليها المادة (33) من المعاهدة بأن يستنتج أن المتطلبات التي أصدرت بناءً عليها الشهادات أو التراخيص المتعلقة بالطائرة أو باطقمها ، أو اعتبرت أنها سارية ، أو أن المتطلبات التي يتم بناءً عليها تشغيل الطائرة لا تساوي أو تتجاوز الحد الأدنى من المعايير المحددة بموجب المعاهدة .

5 - في حالة عدم السماح للقيام بأغراض الفحص الميداني لطائرة يتم تشغيلها من قبل ، أو نيابة عن مؤسسة نقل جوي أو مؤسسات نقل جوي تابعة لطرف متعاقد ، من قبل ممثل ذات المؤسسة أو المؤسسات أعلاه ، فإنه يجوز للطرف المتعاقد الآخر أن يستنتج بوجود قلق بالغ من النوع المشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة و أن يتوصل إلى الاستنتاج المشار إليه .

6 - يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في التعليق أو التعديل فوراً لتصريح التشغيل الصادر لمؤسسة النقل الجوي أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر في حالة استنتاج هذا الطرف المتعاقد ، سواء كان ذلك بناءً على فحص ميداني أو

سلملة فحوص ميدانية ، أو رفض السماح بإجراء فحص ميداني ، أو إجراء مشاورات أو خلاف ذلك ، بأن القيام بإجراء فوري ضروري لسلامة تشغيل مؤسسة للنقل الجوي .

7 - أي إجراء يتخذ من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للفقرتين (2) أو (6) أعلاه ، يجب أن لا يستمر العمل به في حالة انتهاء الأسباب التي أدت إلى اتخاذه .

8 - عندما تكون لدى جمهورية النمسا الاتحادية مؤسسة نقل جوي خاضعة لتنظيم يمارس من قبل دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي ، تسري حقوق الطرف المتعاقد الآخر وفق هذه المادة بشأن الاعتماد و الممارسة والمحافظة على معايير السلامة من قبل تلك الدولة العضو في المجموعة الأوروبية وبشأن تصريح التشغيل لتلك المؤسسة .

المادة (11)

أمن الطيران

1 - يؤكد الطرفان المتعاقدان ، تماثيا مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي ، على أن التزام كل منهما تجاه الطرف الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية .

2 - يعمل الطرفان المتعاقدان - على وجه الخصوص - وفقاً لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963 ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970 ، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971 ، وبروتوكول قمع الأفعال غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في 24 فبراير 1988 ، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كنفها الموقعة في 1 مارس 1991 ، واية اتفاقية متعددة الأطراف تتعلق بأمن الطيران تكون ملزمة للطرفين .

3 - يقدم كل من الطرفين المتعاقدين عند الطلب إلى الطرف المتعاقد الآخر كل المساعدة الضرورية لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية ، وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات ، وركابها وطواقمها ، والمطارات ، وتجهيزات ، وخدمات الملاحة الجوية ، ومنع أي تهديد آخر ضد أمن الطيران المدني .

4 - يجب أن يتصرف الطرفان المتعاقدان ، فيما يخص علاقتهما المشتركة ، طبقاً 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 ، كما يجب عليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما أو المشغلين الذين يكون مركز أعمالهم الرئيسي ، أو محل إقامتهم الدائم في إقليم كل منهما ، و/ أو في حالة جمهورية النمسا الاتحادية ، فإنه يتوجب عليها للتصرف وفقاً لأحكام أمن الطيران حيال مشغلي الطائرات الذين تأسست أعمالهم في إقليمها بموجب معاهدة الاتحاد الأوروبي ولديهم ترخيص تشغيل ساري المفعول وفقاً لقانون الاتحاد الأوروبي ، ومشغلي المطارات الواقعة في إقليمها .

5 - يوافق كل طرف متعاقد على أن يلزم مشغلي الطائرات التابعين له بمراعاة أحكام أمن الطيران التي يقتضيها قانون الطرف الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر ، أو مغادرته أو أثناء الوجود فيه ، وتشمل هذه الأحكام بالنسبة لجمهورية النمسا الاتحادية قانون المجموعة الأوروبية .

6 - يكفل كل طرف متعاقد التطبيق الفعال لتدابير كافية داخل إقليمه من أجل حماية الطائرات ، وفحص الركاب والطاقم والأمتعة اليدوية والأمتعة الأخرى والبضائع وخزين الطائرات قبل و أثناء الصعود أو الشحن .

7 - على كل طرف متعاقد أن ينظر بإيجابية في أي طلب يقدمه الطرف المتعاقد الآخر بشأن اتخاذ تدابير أمنية معقولة لمواجهة تهديد معين .

8 - حين يقع حادث أو تهديد بالاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية ، أو أية أفعال غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات ، وركابها وأطقمها ، والمطارات ، أو التجهيزات وخدمات الملاحة الجوية ، فإنه يجب على الطرفين المتعاقدان أن يقدموا المساعدة لبعضهما البعض من خلال تنسيق الاتصالات ، وغير ذلك من التدابير الأخرى الملائمة من أجل إنهاء الحادث بسرعة وأمان .

9 - حين يكون لدى طرف متعاقد أسباب معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر لا يلتزم بأحكام أمن الطيران المنصوص عليها في هذه المادة ، فإنه يجوز لسلطات الطيران في ذلك الطرف المتعاقد أن تطلب في الحال إجراء مشاورات مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر . وفي حال فشل الطرفين في التوصل إلى اتفاق مرض خلال شهر من تاريخ طلب التشاور ، فإن ذلك يعتبر سبباً لتطبيق الفقرة (5) من المادة (4) من هذه الاتفاقية (إلغاء ووقف وتعديل تصاريح التشغيل) . ويجوز قبل انقضاء شهر واحد اتخاذ تدابير مرحلية إذا كان ذلك ضروريا جراء حالة خطيرة طارئة .

المادة (12)

الأنشطة التجارية

1 - مع مراعاة قوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين ، فعلى كل طرف متعاقد أن يمنح مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر حقوق بيع وتسويق للخدمات الجوية الدولية والمنتجات ذات الصلة بالخدمات الجوية في إقليمه بما في ذلك الحق في إنشاء مكاتب لها في إقليمه لمباشرة العمل بصورة قائمة وغير قائمة عملياً .

2 - يصرح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بالآتي :

- أ - الاستقدام إلى إقليمه مستخدمين أجانب للقيام بالأعمال الإدارية التجارية والتقنية والتشغيلية لغرض تقديم خدمات النقل الجوي ، وذلك وفقاً لقوانين وأنظمة دخول وإقامة واستخدام الأجانب الخاصة بالدولة المضيفة .
- ب - الاستفادة من خدمات وموظفي أية جهة أو شركة أو مؤسسة نقل جوي تعمل في إقليمه ويكون مصرح لها بتقديم مثل هذه الخدمات .

3 - مع مراعاة قوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين ، يصرح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بدفع المصاريف المحلية في إقليمه بما في ذلك شراء الوقود بالعملة المحلية ، أو بعملة قابلة للتحويل وفقاً لاختيار مؤسسة النقل الجوي .

4 - يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة بأن تقوم ذاتيا بتقديم خدماتها في مجال المناولة الأرضية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، أو أن توكل بحسب اختيارها لأي مزود مرخص بأن يقدم ذات الخدمات لها سواء كان ذلك بشكل كلي أو جزئي . وإذا كانت القوانين والأنظمة المطبقة بشأن المناولة الأرضية في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين تمنع أو تحد من حرية القيام بتقديم المناولة الذاتية ، أو أن يعهد إلى جهة أخرى بتقديمها ، فيجب أن تعامل كل مؤسسة نقل جوي معينة على قدم المساواة ودون تمييز فيما يتعلق بالحصول على ذات الخدمات المقدمة من قبل مزود أو مزودي هذه الخدمة .

5 - طبقاً لقوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين ، فإن على كل طرف متعاقد أن يصرح لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بأن تحول وترسل للخارج إلى أي دولة حسب اختيارها عندما تطلب ذلك جميع الإيرادات المحلية الناتجة عن مبيعات خدماتها في مجال النقل الجوي والأنشطة المنصّلة مباشرة بهذا المجال والتي تكون زائدة عن مصروفاتها المحلية ، وذلك بسرعة دون قيود أو تمييز وبمصر الصرف الساري وقت التحويل والإرسال للخارج .

المادة (13)

استبدال المقاييس

يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة بأن تقوم بالنقل للدولي في أي جزء أو أجزاء من الطرق الدولية المتفق عليها دون أي تقييد بشأن تغيير نوع وعدد الطائرات المشغلة في أية نقطة على الطريق الجوي ، شريطة أن يكون النقل فيما وراء تلك النقطة هو استمرار للنقل من إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي ، وأن يكون النقل بالاتجاه القادم إلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي هو استمرار للنقل إلى ما وراء تلك النقطة .

المادة (14)

توفير الإحصائيات

على سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر ، بناء على طلبها بالبيانات والإحصائيات الدورية التي يكون من المعقول طلبها وتشمل هذه البيانات جميع المعلومات المطلوبة لتحديد حجم حركة النقل التي تقوم بها مؤسسات النقل الجوي على الطرق المنفق عليها و بداية ونهاية حركة النقل ، وذلك طبقاً لقوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين .

المادة (15)

التعاون مع المعاهدات متعددة الأطراف

إذا دخلت معاهدة عامة متعددة الأطراف تتعلق بالنقل الجوي حيز النفاذ بالنسبة لكلا الطرفين المتعاقدين ، فإن أحكام تلك المعاهدة تسود على أحكام هذه الاتفاقية ، ويتم وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية إجراء أية مباحثات تهدف إلى تحديد مدى النطاق الذي يعتبر فيه لن هذه الاتفاقية منتهياً ، أو معدلاً ، أو مكملًا بموجب أحكام المعاهدة متعددة الأطراف .

المادة (16)

رسوم الاستخدام

1 - لا يجوز أن تكون رسوم الاستخدام التي يفرضها أو يسمح بفرضها أي طرف متعاقد على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أعلى من تلك التي يفرضها على مؤسساته التي تشغل في خدمات جوية دولية مماثلة .

2 - على كل طرف متعاقد أن يشجع على التشاور بشأن رسوم الاستخدام بين السلطات المختصة بالرسوم ومؤسسات النقل الجوي التي تستخدم الخدمات والمرافق المقدمة من قبل تلك السلطات المختصة ، وإن يتم ذلك أن يمكن من خلال ممثلي تلك المؤسسات ، ويجب إخطار تلك المؤسسات أو ممثليها في غضون فترة معقولة بأية تعديلات مقترحة على رسوم الاستخدام لتمكينهم من التعبير عن آرائهم قبل إجراء التعديل . كما يجب على الطرف المتعاقد إضافة إلى ذلك تشجيع سلطاته المختصة بفرض الرسوم وأولئك المستخدمين على تبادل المعلومات المتعلقة برسوم الاستخدام.

المادة (17)

المشاورات والتعديلات

1 - عملاً بروح التعاون للوثيق تتشاور من حين لآخر سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين من أجل ضمان تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية والتقييد بطريقة مرضية بأحكامها .

2 - إذا رغب أحد الطرفين المتعاقدين في تعديل أي حكم من أحكام هذه الاتفاقية ، فإن باستطاعته طلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر ، ويتعين البدء في هذا التشاور خلال (60) يوماً من تاريخ الطلب (ويمكن التحضير لذلك من خلال المباحثات بين سلطات الطيران) ما لم يتفق الطرفين المتعاقدين على تمديد تلك الفترة .

وبعد اعتماد الطرفين المتعاقدان التعديلات المتفق عليها ، يتم نفاذها في اليوم الأول من الشهر الثاني الذي يلي تاريخ إشعار الطرفين المتعاقدين من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية المبين فيها إتمام الإجراءات الدستورية المتبعة لدى كل منهما بشأن دخولها حيز النفاذ .

3 - تتفق السلطات المختصة لدى الطرفين المتعاقدين على التعديلات التي تدخل على الملحق ويبدأ نفاذها في اليوم الأول من الشهر الثاني الذي يلي تاريخ إشعار الطرفين المتعاقدين كلا منهما الآخر عبر القنوات الدبلوماسية عن إتمام الإجراءات الدستورية المتبعة لدى كل منهما لدخولها حيز النفاذ .

المادة (18)

تسوية المنازعات

1 - إذا نشأ إي خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق أحكام هذه الاتفاقية فعليهما السعي لتسويته من خلال التفاوض .

2 - فإذا لم يتوصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية الخلاف من خلال التفاوض ، جاز لهما الاتفاق على إحالة موضوع الخلاف إلى محكم للفصل فيه ، ويجوز بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين عرضه على هيئة تحكيم مشكلة من ثلاثة محكمين، بحيث يعين كل طرف متعاقد محكم واحد ويعين المحكم الثالث من قبل المحكمين المعيّنين. بحيث يعين كل طرف متعاقد محكم واحد خلال مدة (60) ستين يوماً من تاريخ تعلم أحد الطرفين المتعاقدين منكرة من الطرف المتعاقد الآخر عبر القنوات الدبلوماسية حول طلب إحالة النزاع إلى التحكيم ويتم تعيين المحكم الثالث خلال مدة (60) ستين يوماً أخرى . فإذا لم يعين أي من الطرفين المتعاقدين محكم عنه خلال الفترة المحددة ، أو إذا لم يتم تعيين المحكم الثالث في غضون المدة المحددة ، فيتعين على رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين تعيين المحكم أو المحكمين حسب ما تقتضي الحالة ، وفي هذه الحالة يتعين أن يكون المحكم الثالث مواطناً لدولة ثالثة وإن يتولى رئاسة هيئة التحكيم، ويجب عليه أن يحدد مكان انعقادها ، وإذا كان الرئيس من رعايا دولة لا يمكن اعتبارها محايدة بالنسبة للموضوع محل النزاع ، فيقتضي على رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي التالي من حيث المرتبة والذي هو من غير رعايا أحد الطرفين المتعاقدين القيام بالتعيينات اللازمة . وتتخذ هيئة التحكيم قراراتها بأغلبية الأصوات .

3 - يتحمل كل طرف متعاقد نفقات المحكم الذي قام بتعيينه ، بالإضافة إلى نفقات تمثيله في إجراءات التحكيم ، ويتحمل كل من الطرفين المتعاقدين مناصفة نفقات رئيس هيئة التحكيم وأية نفقات أخرى .

4 - يلتزم الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أي قرار يصدر وفقا للفقرة (2) من هذه المادة .

5 - في حالة عدم تنفيذ أي طرف من الطرفين المتعاقدين بأي قرار يصدر وفقا للفقرة (2) من هذه المادة ، فإنه يجوز للطرف المتعاقد الآخر طالما كان عدم التنفيذ قائما بتقييد أو تعليق أو إلغاء أية امتيازات تم منحها بموجب هذه الاتفاقية للطرف المتعاقد الغير ملتزم أو لمؤسسة النقل الجوي الغير ملتزمة .

المادة (19)

إنهاء الاتفاقية

1 - يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابياً عبر القنوات الدبلوماسية عن قراره بإنهاء هذه الاتفاقية ، شريطة أن يبلغ هذا الإخطار في الوقت نفسه إلى منظمة الطيران المدني الدولي .

2 - وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذه الاتفاقية بعد انقضاء اثني عشر (12) شهراً من تاريخ استلام الإخطار للمشار إليه من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، إلا إذا سحب هذا الإخطار باتفاق مشترك بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة . وفي حالة عدم وجود ما يثبت استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار فيعتبر أنه قد تسلمه بعد مضي أربعة عشر (14) يوماً على استلام منظمة الطيران المدني الدولي للإخطار .

المادة (20)

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

تسجل هذه الاتفاقية وأية تعديلات يتم إدخالها لدى منظمة الطيران المدني الدولي .

المادة (21)

الدخول حيز النفاذ

تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ اعتباراً من اليوم الأول من الشهر الثاني الذي يلي تاريخ إخطار الطرفين لكلا منهما الآخر بواسطة مذكرات دبلوماسية عن إتمام الإجراءات الدستورية المتبعة في كلا البلدين .

وإثباتاً على ذلك فإن الموقعين أدناه المفوضين على الوجه الصحيح من قبل حكومتيهما قد وقعا على هذه الاتفاقية .

حررت هذه الاتفاقية في البحرين بتاريخ 07 مايو 2007 من نسختين أصليتين باللغة الانجليزية .

عن حكومة
النمسا الاتحادية

عن حكومة
مملكة البحرين

ملحق

أ - الطرق التي يحق تسييرها في كلا الاتجاهين بواسطة المؤسسة أو المؤسسات الجوية المعينة من قبل حكومة مملكة البحرين .

نقطة البداية	نقاط وسطية	نقاط المقصد	نقاط فيما وراء
البحرين	أية نقاط	نقاط في النمسا	أية نقاط

ب - الطرق التي يحق تسييرها في كلا الاتجاهين بواسطة المؤسسة أو المؤسسات الجوية المعينة من قبل حكومة النمسا الاتحادية .

نقطة البداية	نقاط وسطية	نقاط المقصد	نقاط فيما وراء
نقاط في النمسا	أية نقاط	البحرين	أية نقاط

AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BAHRAIN
AND
THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT
FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE
TERRITORIES

AGREEMENT

BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BAHRAIN

AND

THE AUSTRIAN FEDERAL GOVERNMENT

FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE

TERRITORIES

The Government of the Kingdom of Bahrain and the Austrian Federal Government hereinafter referred to as "Contracting Parties". Being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7th December 1944;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;
Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities;
Recognizing the efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

Desiring to make it possible for airlines to offer the travelling and shipping public a variety of services options, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices; and

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air services and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air services, and undermine public confidence in the safety of civil aviation.

Have agreed as follows:

ARTICLE 1**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 all annexes adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under Articles 90 and 94 (a) thereof so far as those Annexes and amendments are applicable for both Contracting Parties;
- b) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Government of the Kingdom of Bahrain , the Civil Aviation Affairs and, in the case of the Austrian Federal Government the Federal Ministry for Transport, Innovation and Technology, or, in both cases any person or body who may be authorized to perform any functions at present exercisable by the above mentioned authorities or similar functions;
- c) The term "agreed services" means scheduled international air services on the route(s) specified in the Annex to this agreement for the transport of passengers, baggage cargo and mail;
- d) The term "designated airline" means any airline, which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;
- e) The term "territory" has the specified meaning assigned to in Article 2 of the Convention;
- f) The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings assigned to them in Article 96 of the Convention;
- g) The term "specified route" means a route specified in the Annex to this Agreement;
- h) The term "capacity" in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or section of a route, and in relation to an "agreed service" means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
- i) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.
- j) The term "Annex" means the Annex to the Agreement as amended. The Annex forms an integral part of the Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex except where otherwise provided.

ARTICLE 2

APPLICABILITY OF THE CONVENTION

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

ARTICLE 3

GRANTS OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights :
 - a) the right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party ;
 - b) the right to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purpose;
 - c) while operating an agreed service on a specified route, the privilege to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Schedule for the purposes of discharging and of taking on international traffic in passengers, cargo and mail separately or in combinations.
 - d) the rights otherwise specified in this Agreement.
3. The airlines of each Contracting Party, other than those designated under Article 4 (Designation and authorization of airlines) of this Agreement, shall also enjoy the rights specified in paragraphs (2) (a) and (2) (b) of this Article.
4. Nothing in paragraph (2) shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 4**DESIGNATION AND REVOCATION**

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 and to withdraw the designation of any airline or to substitute another airline for one previously designated.
2. Such designation shall be effected by virtue of written notification between the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
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 fulfill 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. On receipt of such designation the aeronautical authority of the other Contracting Party shall grant the appropriate authorization and permissions with minimum procedural delay, provided:
 - (a) In the case of an airline designated by the Austrian Federal Government:
 - (i) it is established in the territory of the Republic of Austria under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence in accordance with European Community law;
 - (ii) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Community 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 it is effectively controlled by Member States of the European Community and/or by nationals of such states.
 - (b) In the case of an airline designated by the Government of the Kingdom of Bahrain:
 - (i) it is established in the territory of the Kingdom of Bahrain and has a valid Operating Licence in accordance with Bahraini law;
 - (ii) the Kingdom of Bahrain exercises and maintains effective regulatory control of the airline; and

- (ii) the airline is owned directly or through majority ownership and it is effectively controlled by the Kingdom of Bahrain and/or by its nationals.
5. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:
- (a) In the case of an airline designated by the Austrian Federal Government:
- (i) it is not established in the territory of the Republic of Austria under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Community law;
- (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Community 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 it is not effectively controlled by Member States of the European Community and/or by nationals of such states.
- (b) In the case of an airline designated by the Government of the Kingdom of Bahrain:
- (i) it is not established in the territory of the Kingdom of Bahrain or does not have a valid Operating Licence in accordance with Bahraini law;
- (ii) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Kingdom of Bahrain; or
- (iii) the airline is not owned directly or through majority ownership and it is not effectively controlled by the Kingdom of Bahrain and/or by its nationals.
6. Reference in this Agreement to nationals of the Republic of Austria shall be understood as referring to nationals of European Community Member States.
7. When an airline has been so designated and authorized in accordance with this Article, it may at any time begin to operate the agreed services, in accordance with the provisions of the present Agreement.

ARTICLE 5**EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES**

1. Aircraft operated on international services by the airline(s) designated by each Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and the aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported.
2. In addition, the following shall also be exempt from the same duties and taxes with the exception of charges corresponding to the service performed:
 - (a) aircraft stores taken on board in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the appropriate authorities of said Contracting Party, and for use on board the aircraft engaged on a specified route of the other Contracting Party;
 - (b) spare parts entered into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party;
 - (c) fuel and lubricants destined to supply aircraft operated on a specified route by the designated airline(s) of the other Contracting Party, even if these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under customs supervision or control.
3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft 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 Contracting Party. 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. However, nothing in this Agreement shall prevent the Republic of Austria 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 air carrier of the Kingdom of Bahrain that operates between a point in the territory of the Republic of Austria and another point in the territory of the Republic of Austria or in the territory of another European Community Member State.

ARTICLE 6

TRANSPORT TARIFFS

1. Tariffs for international air transport operated pursuant to this Agreement may be required to be filed with the aeronautical authorities of either Contracting Party.
2. Intervention by the aeronautical authorities shall be limited especially to:
 - (i) preventing unreasonably discriminatory tariffs or practices;
 - (ii) protecting consumers from tariffs that are unreasonably high or unreasonably restrictive due either to the abuse of a dominant position or to concerted practices among air carriers; and
 - (iii) protecting airlines from tariffs that are artificially low because of direct or indirect governmental subsidy or support.
3. Notwithstanding the provisions of this Article the tariffs to be charged by the air carriers designated by the Government of the Kingdom of Bahrain for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community law.

ARTICLE 7**CAPACITY REGULATIONS**

1. Each Contracting Party shall allow fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in providing the international air transport governed by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines designated by the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
3. Airlines designated by a Contracting Party may be required to submit their flight schedules for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. In special cases this time limit may be reduced subject to the consent of the said authorities.

ARTICLE 8

APPLICABILITY OF LAWS AND REGULATIONS

1. The laws and regulations of one Contracting Party shall apply to the navigation and operation of the aircraft of the airline(s) designated by the other Contracting Party during entry into, flying over, stay in and departure from the territory of the first Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, stay in and departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail such as formalities regarding entry, exit, emigration, immigration, customs, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by aircraft of the designated airline(s) of the other Contracting Party whilst they are within the said territory.
3. Each Contracting Party shall, upon request, supply to the other Contracting Party copies of the relevant laws and regulations referred to in this article

ARTICLE 9

RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses 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 routes and services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention.
2. Each Contracting Party reserves the right, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

ARTICLE 10**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 15 days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of paragraph (5) of Article 4 of this Agreement (revocation, suspension and variation of operating authorisations).
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines 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 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:
 - a) 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
 - 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 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 or on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph (3) above is denied by a representative of that airline or airlines, 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 to 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 paragraphs (2) or (6) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
8. Where the Republic of Austria has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Community 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 Community Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

ARTICLE 11**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 September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on February 24, 1988, the Convention on Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, signed at Montreal on March 1, 1991 and of 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 who have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Republic of Austria operators of aircraft which are established in its territory under the Treaty establishing the European Community and have valid Operating Licences in accordance with European Community law and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.
5. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for entry into, departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in the country, including, in the case of the Austrian Republic, European Community law.
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 sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special 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 Party. Failure to reach a satisfactory agreement within one (1) month of the date of such request shall constitute grounds for application of paragraph (5) of Article 4 of this Agreement (revocation, suspension and variation of operating authorisations). If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of a month period.

ARTICLE 12**COMMERCIAL ACTIVITIES**

1. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, each Contracting Party shall grant airlines of the other Contracting Party, the rights to sell and market international air services and related products in its own territory including the rights to establish offices, both on line and off-line.
2. Each Contracting Party shall permit airlines of the other Contracting Party to:
 - a) bring into its territory and maintain non-national personnel to perform managerial, commercial, technical, operational work for the provision of air transport services, consistent with the laws and regulations of the receiving State concerning entry, residence and employment; and
 - b) use the services and personnel of any other organization company or airline operating in its territory and authorized to provide such services.
3. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, each Contracting Party shall permit 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 airlines and there authorized in any freely convertible currency.
4. Each designated airline shall have the right to provide their own ground handling services in the territory of the other Contracting Party or otherwise to contract these services out, in full or in part, at its option, with any of the suppliers authorized for the provision of such services. Where or as long as the laws and regulations applicable to ground handling in the territory of one Contracting Party prevent or limit either the freedom to contract these services out or self-handling, 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.
5. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, each Contracting Party shall permit airlines of the other Contracting Party to convert and remit abroad to the state of carries choice, on demand, all local revenues from the sale of air transport services and associated activities, directly linked to air transport, in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted, promptly without restrictions, discrimination or lactation, in respect of thereof at the rate of exchange applicable as of the date of the conversion and remittance.

ARTICLE 13**CHANGE OF GAUGE**

On any international segment or segments of the agreed routes, a designated airline may perform international transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Contracting Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Contracting Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ARTICLE 14**PROVISION OF STATISTICS**

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required. Such statement shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic, subject to the laws and regulations of each Contracting Party.

ARTICLE 15**CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTION**

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

ARTICLE 16**USER CHARGES**

1. Each 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 services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airline using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines representative organizations. 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 charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 17**CONSULTATIONS AND MODIFICATIONS**

1. In a spirit of close co-operation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of the Agreement.
2. If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations (which may be prepared by discussions between the aeronautical authorities), shall begin within a period of sixty (60) days from the date of request, unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Modifications so agreed upon shall be approved by each Contracting Party and shall enter into force on the first day of the second month, following the date on which the two Contracting Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective constitutional procedures have been fulfilled.
3. Modifications to the Annex shall be agreed upon between the appropriate authorities of the Contracting Parties and shall enter into force on the first day of the second month, following the date on which the two Contracting Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective constitutional procedures have been fulfilled.

ARTICLE 18**SETTLEMENT OF DISPUTE**

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall endeavor to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the tribunal and shall determine the place where the arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a state, which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.
3. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator it has nominated as well as of its representation in the arbitral proceeding. The costs of the President and any other costs shall be born in equal parts by the Contracting Parties.
4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.
5. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke privileges, which it has granted by virtue of this agreement to the Contracting Party in default or to a designated airline in default.

ARTICLE 19**TERMINATION**

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

ARTICLE 20

REGISTRATION WITH ICAO

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

ARTICLE 21

ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the first day of the second month, following the date on which the two Contracting Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes that the requirements for its entry into force under their respective constitutional procedures have been fulfilled.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE in duplicate at Manama this 07th day of May 2007 in the English language .

FOR THE GOVERNMENT OF
THE KINGDOM OF BAHRAIN

FOR THE AUSTRIAN FEDERAL
GOVERNMENT

ANNEX

- A. The airline(s) designated by the Government of the Kingdom of Bahrain shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:

Points of Origin:	Intermediate points:	Points of Destination:	Points beyond:
Points in Bahrain	Any points	Points in Austria	Any points

- B. The airline(s) designated by the Austrian Federal Government shall be entitled to operate scheduled air services in both directions on routes specified hereafter:

Points of Origin:	Intermediate points:	Points of Destination:	Points beyond:
Points in Austria	Any points	Points in Bahrain	Any points