

قانون رقم (٢) لسنة ٢٠٢٦

بالتصديق على الاتفاقية بين حكومة مملكة البحرين
ومجلس وزراء جمهورية قيرغيزستان بشأن الخدمات الجوية

نحن حمد بن عيسى آل خليفة ملك مملكة البحرين.

بعد الاطلاع على الدستور،

وعلى الاتفاقية بين حكومة مملكة البحرين ومجلس وزراء جمهورية قيرغيزستان بشأن الخدمات الجوية،
المحررة في المنامة بتاريخ ٢١ أبريل ٢٠٢٥

أقر مجلس الشورى ومجلس النواب القانون الآتي نصه، وقد صدّقنا عليه وأصدرناه:

المادة الأولى

صُودق على الاتفاقية بين حكومة مملكة البحرين ومجلس وزراء جمهورية قيرغيزستان بشأن الخدمات الجوية، المحررة في المنامة بتاريخ ٢١ أبريل ٢٠٢٥، والمرافقة لهذا القانون.

المادة الثانية

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

ملك مملكة البحرين

حمد بن عيسى آل خليفة

صدر في قصر الرفاع:

بتاريخ: ٨ شعبان ١٤٤٧ هـ

الموافق: ٢٧ يناير ٢٠٢٦ م

اتفاقية

بين حكومة مملكة البحرين

و

مجلس وزراء جمهورية قيرغيزستان

بشأن الخدمات الجوية

جدول المحتويات

| المحتويات | المادة |
|---|--------|
| الديباجة | |
| التعريف | 1 |
| تطبيق المعاهدة | 2 |
| منح الحقائق | 3 |
| تعيين مؤسسات النقل الجوي ومنح تراخيص التشغيل | 4 |
| إلغاء أو إيقاف تراخيص التشغيل | 5 |
| الإعفاء من الضرائب الجمركية وغيرها من الرسوم | 6 |
| التعرفة | 7 |
| السعة | 8 |
| تطبيق القوانين والأنظمة | 9 |
| الاعتراف بالشهادات والرخص | 10 |
| التأجير | 11 |
| أمن وثائق السفر | 12 |
| الضمادات | 13 |
| الركاب غير المقبولين والمبعدين وغير حاملي وثائق السفر | 14 |
| سلامة الطيران | 15 |
| أمن الطيران | 16 |
| الأنشطة التجارية | 17 |
| تقديم الجداول الزمنية | 18 |
| توفير الإحصائيات | 19 |
| التلاؤم مع المعاهدة متعددة الأطراف | 20 |
| رسوم الاستخدام | 21 |
| حماية البيئة | 22 |
| التشاور والتعديل | 23 |
| تسوية المنازعات | 24 |
| الإنهاء | 25 |
| التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي | 26 |
| الدخول حيز النفاذ | 27 |
| جدول الطرق | |

اتفاقية

بين حكومة مملكة البحرين
ومجلس وزراء جمهورية قيرغيزستان
بشأن الخدمات الجوية

إن حكومة مملكة البحرين ومجلس وزراء جمهورية قيرغيزستان المشار إليهما فيما بعد بـ "الطرفين المتعاقددين" باعتبارهما طرفين في معايدة الطيران المدني الدولي التي تم فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في السابع من ديسمبر 1944،

رغبةً منها في تدشين نظام طيران دولي يقوم على المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي في السوق؛

ورغبةً منها في تسهيل التوسيع في فرص الخدمات الجوية الدولية، واعترافاً منها بأن الخدمات الجوية الدولية الفعالة والتنافسية تعزز التجارة ومصالح المستهلكين والتنمية الاقتصادية،

ورغبةً منها في تمكين مؤسسات النقل الجوي من أن تقدم للمسافرين خيارات متنوعة من الخدمات، ورغبةً منها في تشجيع مؤسسات النقل الجوي الفردية بتطوير وتقييم أسعار متعددة وتنافسية،

ورغبةً منها في ضمان أعلى درجات الأمان والسلامة للخدمات الجوية الدولية، وفي إعادة تأكيد قلقهما البالغ بشأن الأفعال والتهديدات التي ترتكب ضد أمن الطائرات، وتلك التي تهدد سلامة الأشخاص أو الممتلكات، وتلك التي تؤثر سلباً على تشغيل الخدمات الجوية، وتلك التي تزعزع ثقة الجمهور بسلامة الطيران المدني.

فقد اتفقنا على الآتي:

المادة (1)**تعريف**

لأغراض هذه الاتفاقية، وما لم يقتضي سياق النص خلاف ذلك، فإن:

أ. مصطلح "المعاهدة":

يعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في اليوم السابع من ديسمبر 1944 بما في ذلك الملحق المعتمدة بموجب المادة (90) منها وأية تعديلات تطرأ عليها أو على ملحقها بموجب المادتين (90) و (94) منها، بقدر ما تطبق تلك الملحق والتعديلات على الطرفين المتعاقددين.

ب. مصطلح "سلطات الطيران":

يعني بالنسبة إلى حكومة مملكة البحرين وزارة المواصلات والاتصالات ممثلة في شئون الطيران المدني، وبالنسبة إلى مجلس وزراء جمهورية قيرغيزستان وكالة الدولة للطيران المدني التابعة لمجلس وزراء جمهورية قيرغيزستان، أو في كلتا الحالتين أي شخص أو هيئة قد يكون مخولاً بأداء أي مهام تمارسها حالياً السلطات المذكورة أعلاه أو مهام مماثلة.

ج. مصطلح "الخدمات المتفق عليها":

يعني الخدمات الجوية الدولية المنتظمة على الطرق المحددة في ملحق هذه الاتفاقية لنقل الركاب، والأمتعة، والبضائع، والبريد.

د. مصطلح "مؤسسة النقل الجوي المعينة":

يعني أي مؤسسة نقل جوي يتم تعيينها وترخيص لها طبقاً للمادة (4) من هذه الاتفاقية.

هـ. مصطلح "الطريق المحدد":

يعني الطريق المحدد في ملحق هذه الاتفاقية.

و. مصطلح "السعة":

بالنسبة للطائرة يعني حمولة الطائرة المتاحة على الطريق أو على جزء من الطريق، وبالنسبة لـ"الخدمات المتفق عليها" يعني سعة الطائرة المستخدمة لتوفير مثل هذه الخدمات، مضبوطة في عدد الرحلات التي تقوم بتشغيلها ذات الطائرة خلال فترة معينة على الطريق أو جزء منه.

زـ. مصطلح "الإقليم":

يكون لمصطلح "الإقليم" المعنى المحدد في المادة (2) من المعاهدة، وتكون لمصطلحات "خدمة جوية"، و"خدمة جوية دولية"، و"مؤسسة النقل الجوي"، و"التوقف لأغراض غير تجارية" المعاني المحددة لها بالمادة (96) من المعاهدة.

حـ. مصطلح "التعرفة":

تعني الأسعار التي تدفع مقابل نقل الركاب والأمتعة والشحن والشروط التي بموجبها تطبق هذه الأسعار، بما في ذلك أسعار العمولة والمكافآت الإضافية الأخرى للوكالة أو لبيع تذاكر السفر، باستثناء مكافآت وشروط نقل البريد.

طـ. مصطلح "الملحق":

يعني ملحق هذه الاتفاقية بصيغته المعدلة. ويشكل الملحق جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية، وجميع الإشارات لهذه الاتفاقية يجب أن تتضمن إشارات الملحق ما لم ينص على خلاف ذلك صراحة.

يـ. تكون لكل من مصطلحات "المعدات الأرضية"، و"خزين الطائرة"، و"قطع الغيار" المعاني المحددة لها في الملحق (9) من المعاهدة.

المادة (2)تطبيق المعاهدة

تخضع أحكام هذه الاتفاقية لأحكام المعاهدة بقدر ما تسرى تلك الأحكام على الخدمات الجوية الدولية.

المادة (3)منح الحقوق

- 1 يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية، وذلك لغرض تشغيل الخدمات الجوية الدولية على الطرق المحددة في جدول الطرق.
- 2 وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد بالحقوق الآتية:
 - أ- الحق في الطيران دون هبوط في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر.
 - ب- الحق في التوقف في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر لاغراض غير تجارية.
 - ج- التوقف في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر عند النقاط المحددة لذلك الطريق بملحق الاتفاقية بغرض نقل وإنزال حركة دولية بصورة مجتمعة أو منفردة.
- 3 لا يوجد بالفقرة (2) من هذه المادة ما يمنح مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقددين الحق بنقل المسافرين والبضائع والبريد بمقابل من نقطة في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر باتجاه نقطة أخرى في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر.

إذا لم تتمكن مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد من تشغيل خدمة ما على طريقها المعتاد بسبب نزاع مسلح أو كوارث طبيعية أو اضطرابات سياسية أو نتيجة تطورات معرفة، فعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يبذل قصارى جهده لتسهيل استمرار تشغيل تلك الخدمة من خلال إعادة الترتيب المناسب لذلك الطرق.

المادة (4)

تعيين مؤسسات النقل الجوي ومنح تراخيص التشغيل

يحق لسلطة الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تعيين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، كما يحق لها أن تسحب أو تغير تعيين أي من هذه المؤسسات أو تستبدل مؤسسة نقل جوي بمؤسسة نقل جوي آخرى معينة مسبقاً.

يجب أن تتم التعيينات وأى تغييرات تطرأ عليها بكتاب خطى موجه من قبل سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل الجوي إلى سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر عبر القنوات الدبلوماسية.

يقوم الطرف المتعاقد الآخر عند استلام كتاب التعيين أو الاستبدال أو التعديل، وبناءً على طلب يقدمه إلى مؤسسة النقل الجوي المعينة بالشكل والصيغة المطلوبة بمنح تصاريح التشغيل الازمة بأقل قدر من التأخير في الإجراءات، وذلك وفق الشروط الآتية:

أـ. أن تكون الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية لمؤسسة النقل الجوي المعينة بيد الطرف المتعاقد الذي عينها أو بيد رعاياه، أو كليهما، أو أن يكون مركز الأعمال الرئيسي يقع في إقليم دولته.

بـ. أن تكون مؤسسة النقل الجوي المعينة مستوفة للشروط المنصوص عليها وفق القوانين والأنظمة المطبقة عادةً لتشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي ينظر في الطلب أو الطلبات.

أن يكون الطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل الجوي محتفظاً
ومطبقاً بفروعها للمعايير المنصوص عليها في المادة (15) "سلامة
الطيران" المادة (16) "أمن الطيران" من هذه الاتفاقية.

يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها وإصدار ترخيص تشغيل لها أن تبدأ في أي وقت بتشغيل الخدمات المنتفق عليها كلياً أو جزئياً، بشرط أن يوضع جدول رحلات وفقاً لأحكام المادة (18) "تقديم الجداول الزمنية" من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بتلك الخدمات.

المادة (5)

الغاء أو إيقاف تراخيص التشغيل

يحق لسلطات الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تلغي، وتوقف أو تحد من صلاحية التراخيص الممنوحة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك في الحالات الآتية:

أن تكون الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية لمؤسسة النقل الجوي المعينة ليست بيد الطرف المتعاقد الذي عينها أو بيد رعاليه، أو كليهما، أو أن مركز الأعمال الرئيسي لا يقع في إقليم دولته.

بـ- إخفاق تلك المؤسسة في العمل طبقاً للفوائين واللوائح المشار إليها في المادة (9) "تطبيق القراءين والأنظمة" من هذه الاتفاقية.

ج- عدم التزام الطرف المتعاقد الآخر في الاحتفاظ وتطبيق المعايير المنصوص
عليها بالمادة (15) "سلامة الطيران" والمادة (16) "أمن الطيران" من هذه
الاتفاقية

ما لم يكن الإجراء الفوري ضروريًا لمنع وقوع المزيد من المخالفات الفقرة الفرعية (ب) من هذه المادة، فإن الحقوق المنصوص عليها في هذه المادة تمارس فقط بعد التشاور مع سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة (23) "التشاور والتعديل" من هذه الاتفاقية.

-3 مع عدم الإخلال بما ورد في الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة، يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه، خلال فترة الطوارئ أو لمصلحة السلامة العامة، وبصفة فورية، في أن يقيد أو يحظر الطيران فوقإقليم دولته أو الهبوط في مطاراته مؤقتاً، مع إخطار الطرف المتعاقد الآخر فوراً بذلك.

المادة (6)

الإعفاء من الضرائب الجمركية وغيرها من الرسوم

يلتزم الطرفان المتعاقدان بتنفيذ الإعفاءات من الرسوم والضرائب المنصوص عليها في معايدة شيكاغو لعام 1944 وملحقاتها وتعديلاتها التي صادق عليها الطرفان المتعاقدان.

المادة (7)

التعرفة

- 1- يجب على كل طرف متعاقد أن يسمح بالتعرفة الموضوعة للخدمات الجوية من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة، وذلك بناء على الاعتبارات التجارية في السوق. ويكون التدخل من قبل الطرفين المتعاقدين مقتصرأ على:
 - أ- منع التعرفة التي يعتبر تطبيقها سلوكاً مانعاً للمنافسة والتي تكون أو يحتمل أن تؤدي إلى إعاقة منافس أو استبعاده من الطريق.
 - ب- حماية المستهلكين من التعرفة المرتفعة بصورة غير معقولة أو مقيدة بسبب سوء استغلال الوضع المسيطر.
 - ج- حماية مؤسسات النقل الجوي المعينة من التعرفة المنخفضة بصورة مصطنعة.
- 2- لا يشترط تقديم تعرifات الخدمات الجوية الدولية بين أراضي دولتي الطرفين المتعاقدين.

بالرغم مما ذكر أعلاه، فإنه يتبع على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين أن تستمر في إتاحة الوصول الفوري، عند الطلب، إلى المعلومات المتعلقة بالتعرفة السابقة والحالية والمقرحة لسلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين، وذلك بطريقة وشكل مقبولين لدى تلك السلطات.

3- لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يتخذ إجراء أحادي الجانب لمنع بدء أو استمرار التعرفة المقترحة فرضها أو التي تفرض من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين للخدمات الجوية الدولية.

إذا اعتقد أي من الطرفين المتعاقدين بأن التعرفة تتعارض مع الاعتبارات المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة، فعليه أن يطلب عقد مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر، وأن يشعره بأسباب عدم رضاه بذلك في أقرب فرصة ممكنة.

يجب أن تعقد هذه المشاورات خلال مدة لا تزيد عن ثلاثين (30) يوماً من تاريخ استلام الطلب، وعلى الطرفين المتعاقدين أن يتعاونا لتوفير المعلومات الضرورية للتوصيل إلى حل معقول للمسألة.

إذا توصل الطرفان إلى اتفاق بخصوص التعرفة التي تم بشأنها إعطاء إشعار بعدم الرضا، فعلى كل طرف متعاقد أن يبذل قصارى جهوده لوضع ذلك الاتفاق حيز التنفيذ. وبدون مثل هذا الاتفاق المتبادل فإن التعرفة الموضوعة تعتبر سارية أو يستمر سريان مفعولها.

المادة (8)السعة

- 1- تناح لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد فرص عادلة ومتناوية لتشغيل الخدمات المتفق عليها والتي تبدأ في إقليم دولة أحد الطرفين المتعاقدين وتنتهي في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر، أو العكس. يجب على كل مؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرفين المتعاقدين أن تأخذ في الاعتبار المصلحة الأساسية لمؤسسة النقل التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء توفير سعة نقل الحركة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر حتى لا تؤثر بشكل غير ملائم على مصلحة مؤسسة النقل الجوي الأخيرة.
- 2- يجب أن تكون الخدمات المقدمة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد ذات صلة قريبة من متطلبات الجمهور للنقل على الطرق المحددة، ويجب أن تتوافق فيها كهدف أساسي شروط السعة الكافية لمواجهة متطلبات نقل المسافرين والبضائع والبريد مما يتم شحنه أو تفريغه في إقليم دولة الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي.
- 3- توضع شروط نقل المسافرين والأمتعة والبضائع والبريد مما يتم شحنه في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر وتفرغه في نقاط بدول أخرى على الطرق المحددة أو بالعكس وفقاً للمبدأ العام الذي يقضي بأن تكون السعة مرتبطة بالآتي:
- أ- متطلبات الحركة القادمة أو المغادرة في إقليم دولة الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي.
- ب- متطلبات الحركة في المنطقة التي تمر من خلالها مؤسسة النقل الجوي، بعد الأخذ في الاعتبار الخدمات الجوية الأخرى التي تقدمها مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول التي تقع في ذات المنطقة.

المادة (9)تطبيق القوانين والأنظمة

- 1 تسري قوانين وأنظمة أي من الطرفين المتعاقدين التي تنظم دخول الطائرات العاملة في الملاحة الجوية الدولية إلى إقليم دولته أو مغادرتها أو عبور هذه الطائرات فوق إقليم دولته على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.
- 2 تسري قوانين وأنظمة أي من الطرفين المتعاقدين التي تنظم دخول المسافرين أو الطاقم أو الأمتنة أو البضائع أو البريد إلى إقليم دولته والإقامة فيه ومغادرته، كالإجراءات المتعلقة بالدخول والخروج والهجرة والجمارك والصحة والحجر الصحي، على المسافرين أو الطاقم أو الأمتنة أو البضائع أو البريد، مما يتم حمله على طائرة تابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك أثناء تواجدها في الإقليم المذكور.
- 3 لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يمنح مؤسسة النقل الجوي التابعة له أية ميزة تفضيلية على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند تطبيق القوانين والأنظمة المبينة في هذه المادة.

المادة (10)**الاعتراف بالشهادات والرخص**

- 1 تتعين شهادات صلاحية الطيران وشهادات الكفاءة والرخص الصادرة أو المعتمدة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين والتي تكون سارية المفعول، معترفاً بها من قبل الطرف المتعاقد الآخر بغرض تشغيل الطرق والخدمات المبينة في هذه الاتفاقية، شريطة أن تكون المتطلبات التي صدرت أو اعتمدت بموجبها هذه الشهادات أو الرخص متساوية أو تفوق الحد الأدنى من المعايير المعتمدة أو التي قد تتعين وفقاً لمعاهدة.
- 2 يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في رفض الاعتراف، لأغراض الطيران فوق إقليم دولة، بشهادات الكفاءة والرخص التي تمنح لمواطنيه أو التي تعتمد لهم من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو أية دولة أخرى.

المادة (11)التأجير

-1 يجوز لأي طرف متعاقد أن يمنع استخدام الطائرة المستأجرة في الخدمات المقررة في هذه الاتفاقية عندما لا تكون هذه الطائرة متفقة مع المادة (15) (سلامة الطيران) والمادة (16) (أمن الطيران) من هذه الاتفاقية.

-2 وفقاً للفقرة (1) من هذه المادة، فإنه يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد أن تستخدم الطائرة المؤجرة من قبل مؤسسات نقل جوي أخرى، شريطة أن يحوز كل الأطراف المشاركين في هذه الترتيبات على الترخيص المناسب وأن يستوفوا المتطلبات السارية على تلك الترتيبات.

-3 وفقاً للفقرة (1) من هذه المادة، فإنه يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد أن تستخدم الطائرة (أو الطائرة والطاقم) المؤجرة من أية شركة، بما في ذلك مؤسسات النقل الجوي الأخرى، شريطة لا يؤدي ذلك إلى قيام مؤسسة النقل الجوي المؤجرة بممارسة حق لحركة لم تحصل عليه.

المادة (12)أمن وثائق السفر

يوافق الطرفان المتعاقدان طبقاً للقوانين والأنظمة الوطنية المعمول بها لدى كل منهما على الآتي:

-أ- اعتماد تدابير لضمان أمن جوازات سفرهم ووثائق السفر الأخرى.

- ب.. وضع نظام لمرافقة إنشاء جوازات السفر وغيرها من وثائق السفر ووثائق الهوية الصادرة من ذلك الطرف المتعاقد أو نيابة عنه، وإصدارها والتحقق منها واستخدامها بشكل قانوني.
- ج.. وضع أو تطوير إجراءات التتحقق من أن وثائق السفر والهوية الصادرة من قبل كل منهما ذات جودة تجعل من الصعب إساءة استخدامها وتعديلها أو تقليلها أو إصدارها بطريقة غير قانونية.
- د.. إصدار كل طرف متعاقد جوازاته وغيرها من وثائق السفر وفقاً للقواعد والتوصيات التي تصدرها منظمة الطيران المدني الدولي بشأن وثائق السفر.
- ه.. تبادل المعلومات التشغيلية المتعلقة بوثائق السفر المزورة أو المزيفة، والتعاون مع بعضهما البعض لتعزيز مجابهة الاحتيال في وثائق السفر، بما في ذلك تزوير أو تزييف وثائق السفر أو استخدام وثائق السفر المزورة أو المزيفة، أو استخدام وثائق السفر الشرعية من قبل المحتالين، أو إساءة استخدام وثائق السفر الأصلية من قبل الحملة الشرعية لها في أعمال مخالفة أو استخدام وثائق سفر منتهية أو ملغاة أو استخدام وثائق سفر مكتسبة باحتيال.

المادة (13)

الضمانات

- 1- يتفق الطرفان المتعاقدان على أن الممارسات التالية لمؤسسة النقل الجوي يمكن أن تعتبر ممارسات تنافسية غير عادلة، ويمكن أن تحتاج إلى بحث أو توثيق:
- أ.. فرض أجور وأسعار على الطريق الجوي عند مستويات تكون في الإجمال، غير كافية لتعطية تكاليف تقديم الخدمات التي ترتبط بها.
- ب.. إضافة سعة زائدة عن الحد أو زيادة توافر الخدمة.
- ج.. الممارسات المعنوية مستمرة بدلاً من أن تكون مؤقتة.

- د- الممارسات المعنية لها أثر اقتصادي خطير، أو لها ضرر ملموس على مؤسسة النقل الجوي الأخرى.
- هـ- الممارسات المعنية تعكس نية ظاهرة في إعاقة أو إقصاء أو إخراج مؤسسة نقل جوي أخرى من السوق.
- و- سلوك يشير إلى إساءة استخدام المركز المهيمن على الطريق.
- إذا ما اعتدت سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن عملية أو عمليات تقوم بها مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر تشكل سلوكاً تنافسياً غير عادل وفقاً للمؤشرات المدرجة في الفقرة (1) من هذه المادة، فلها أن تطلب إجراء مشاورات وفقاً للمادة (23) (التشاور والتعديل) من هذه الاتفاقية بهدف حل المشكلة، ويصبح مثل ذلك الطلب اخطار يتضمن أسباب الطلب، وتبدا المشاورات في غضون ثلاثة (30) يوماً من تاريخ الطلب.
- إذا لم يتوصل الطرفان المتعاقدان إلى حل المشكلة من خلال المشاورات، فيجوز لأي طرف متعاقد أن يستند إلى آلية فض المنازعات في إطار المادة (24) (تسوية المنازعات) من هذه الاتفاقية لحل النزاع.

المادة (14)

الركاب غير المقبولين والمبعدين وغير حاملي وثائق السفر

- 1- يوافق كل طرف متعاقد على إنشاء رقابة فعالة على حدوده.
- 2- وفي سبيل ذلك، يوافق كل طرف على تنفيذ المعايير والممارسات الموصى بها في الملحق (9) (التسهيلات) من المعاهدة، وال المتعلقة بالركاب غير المقبولين والمبعدين وغير حاملي وثائق السفر، بهدف تعزيز التعاون لمكافحة الهجرة غير المشروعية.

3- تحقيقاً للمبادئ المشار إليها أعلاه، يوافق كل طرف متعاقد، وبحسب الأحوال على إصدار أو قبول الرسائل المتعلقة بـ"وثائق السفر المزورة أو المزيفة أو الوثائق الأصلية المقدمة من المحتالين"، والمنصوص عليها في المرفق (ب) من الملحق (9) من المعاهدة، وذلك عند اتخاذ إجراء له صلة بالفقرة ذات العلاقة في الفصل (3) من الملحق الخاص بمصادر وثائق السفر الصادرة بالاحتيال أو المزورة أو المزيفة.

المادة (15)

سلامة الطيران

1- لكل طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات بشأن معايير السلامة في أي مجال يتعلق بالطاقم الجوي أو الطائرات أو اعتماد تشغيلها من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وتبدأ هذه المشاورات خلال (30) ثلاثة يوماً من ذلك الطلب.

2- إذا ثبت لطرف متعاقد بعد إجراء المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحتفظ أو لا يدير بفعالية معايير السلامة في أي من تلك المجالات، والتي تكون متساوية على الأقل للحد الأدنى من المعايير المقررة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة، فعلى الطرف المتعاقد الأول أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر بما ثبت له وبالخطوات التي يعتبرها لازمة للتتوافق مع الحد الأدنى من المعايير، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يتخذ الإجراء التصحيحي المناسب. ويعد إخفاق الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراء المناسب خلال خمسة عشر (15) يوماً أو خلال أية مدة أطول قد يتفق عليها أساساً لإيقاف ترخيص التشغيل.

3- على الرغم من الالتزامات المذكورة في المادة (33) من المعاهدة ، فإنه من المتفق عليه أن أية طائرة تشغيل بواسطة مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين أو بموجب عقد إيجار نيابة عن مؤسسات النقل الجوي المعينة في خدمات من أو إلى إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر ، فإنه يجوز أن تخضع للفحص من الداخل والخارج من قبل الممثلين المفوضين من قبل الطرف المتعاقد الآخر بغية التأكد من صحة

وثائق الطائرة ورخص أفراد طاقمها، ومن الحالة الظاهرية للطائرة ومعداتها (ويسمى الفحص في هذه المادة بالفحص الميداني) شريطة إلا يؤدي ذلك لتأخير غير معقول لذات الطائرة .

- 4- إذا ما أسفر الفحص الميداني أو سلسلة الفحوص الميدانية إلى أي مما يأتي:
- أ- قلق جدي من عدم استيفاء الطائرة أو تشغيلها للحد الأدنى من المعايير المقررة في ذلك الوقت وفقاً لمعاهدة، أو
 - ب- قلق جدي من وجود تقصير في الصيانة الفعلية وفي الالتزام بمعايير السلامة المقررة في ذلك الوقت وفقاً لمعاهدة.

فإن للطرف المتعاقد الذي يجري الفحص، لأغراض المادة (33) من المعاهدة، الحرية في أن يستنتاج أن المتطلبات التي أصدرت أو اعتمدت بناءً عليها الشهادات أو الرخص الخاصة بالطائرة أو بطاقتها، أو أن المتطلبات التي تم تشغيل الطائرة بناءً عليها، لا تطابق أو تفوق الحد الأدنى من المعايير المقررة وفقاً لمعاهدة.

5- في حالة رفض ممثلي مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، إجراء الفحص الميداني على الطائرة التي تشغيلها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي وفقاً للفقرة (3) من هذه المادة، فإن للطرف المتعاقد الآخر الحرية في أن يستنتاج حصول القلق الجدي المشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة، وأن الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة قد تحققت.

6- يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في تعليق أو إلغاء ترخيص تشغيل مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر فوراً، إذا استنتاج سواء نتيجة للفحص الميداني أو سلسلة الفحوص الميدانية، أو لرفض السماح بإجراء الفحص الميداني أو من خلال المشاورات أو بأية طريقة أخرى، أن اتخاذ إجراء فوري يعتبر ضرورياً لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.

7- يتوقف العمل بأي إجراء قد يتخذ من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً للفقرتين (2) أو (6) من هذه المادة إذا انتهت الأسباب التي أدت لاتخاذه.

المادة (16)

أمن الطيران

- 1 - يؤكد الطرفان المتعاقدان، تمشياً مع حقوقهما والالتزاماتهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والالتزاماتهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفوا وفقاً لأحكام اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروع ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971، والبروتوكول المكمل لها بشأن قمع الأفعال غير المشروع في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقع في مونتريال في 24 فبراير 1988، وكذلك اية معايدة أخرى أو بروتوكول يتعلقان بأمن الطيران المدني ينضم إليها الطرفان المتعاقدان .
- 2 - يقدم الطرفان المتعاقدان عند الطلب كل المساعدة الضرورية لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، وغير ذلك من الأفعال غير المشروع التي ترتكب ضد سلامة الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات وتجهيزات ومرافق الملاحة الجوية، ومنع أي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.
- 3 - يتصرف الطرفان المتعاقدان في إطار العلاقات المتبادلة بينهما، ووفقاً لأحكام أمن الطيران الموقعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملحق للمعايدة، وعليهما أن يلزمما مشغلي الطائرات المسجلة لبيهما أو المشغلين الذين يكون مركز عملهم الرئيسي، أو محل إقامتهما في إقليميهما بالتصريف وفقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة. ويحظر كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر بأي اختلاف بين قوانينه وأنظمته وممارساته المحلية ومعايير أمن الطيران في ملحق المعايدة،

ويجوز لأي طرف متعاقد أن يطلب إجراء مشاورات فورية مع الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت لمناقشته أي اختلاف.

4 - يوافق كل طرف متعاقد على وجوب إلزام مشغلي الطائرات أولئك بمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (3) من هذه المادة، والتي يطبقها الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليم دولته أو مغادرته أو أثناء التواجد فيه. وعلى كل طرف متعاقد أن يتأكد من التطبيق الفعال للإجراءات الملائمة داخل إقليم دولته من أجل حماية الطائرات وفحص الركاب وأفراد الطاقم والأمتعة اليدوية التي يحملونها والأمتعة والبضائع ومستودعات الطائرات قبل وأثناء الصعود للطائرة أو تحويل البضائع على متنها. وعلى كل طرف متعاقد أن ينظر بجدية لأي طلب من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ إجراءات أمنية خاصة لمواجهة تهديد معين.

5 - عندما يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو أية أفعال غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطواقمها، فإنه يتوجب على سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تستهدف إنتهاء الواقعة أو وضع حد للتهديد بها بسرعة وأمان.

6 - يحق لكل طرف متعاقد خلال فترة (60) ستين يوماً التالية لإخطار سلطات الطيران التابعة له بالقيام بتقييم الإجراءات الأمنية في إقليم دولته الطرف المتعاقد الآخر المطبق، أو المقرر تطبيقها من قبل مشغلي الطائرات للرحلات التي تقلع من إقليم دوله الطرف المتعاقد الأول، أو التي تهبط فيه. ويتم الاتفاق على الترتيبات الإدارية لتقدير تلك الإجراءات الأمنية بين سلطات الطيران ويتم تنفيذها دون تأخير بحيث يتم التأكد من تقييمها بسرعة.

7 - إذا توافر لدى أي طرف متعاقد أسبابٌ معقولةٌ للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد خرج عن أحكام هذه الاتفاقية، فيجوز له أن يطلب إجراء المشاورات، وتبداً هذه المشاورات خلال (30) ثلاثة أيام من استلام الطرف المتعاقد الآخر للطلب. ويمكن أن يشكل عدم التوصل لاتفاق مرضي خلال ثلاثة (30) يوماً من بدء المشاورات، أساساً لعدم منح ترخيص تشغيل لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو إيقاف هذا الترخيص أو تعليقه أو فرض شروط عليه. ويجوز

للطرف المتعاقد الأول أن يتخذ في أي وقت إجراء مؤقتاً عندما يبرر ذلك وجود طوارئ أو من أجل منع المزيد من الإخلال بأحكام هذه المادة.

المادة (17)

الأنشطة التجارية

- 1 - وفقاً للقوانين والأنظمة لكل طرف متعاقد، يلتزم كل طرف متعاقد بمنح مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، الحق في بيع وتسويق الخدمات الجوية الدولية والمنتجات المتعلقة بها في إقليم دولته بما في ذلك الحق بتأسيس المكاتب في المناطق التي تخدمها والتي لا تخدمها.
- 2 - يتفق الطرفان المتعاقدان على تشغيل أنظمة الحجز الآلي في إقليمي دولتهما وفق النحو الآتي:
 - (أ) حماية مصالح المستهلكين لمنتجات النقل الجوي من أي سوء استعمال لمعلومات أنظمة الحجز الآلي، بما في ذلك المعلومات المضللة منها، و
 - (ب) تطبيق مدونة القواعد السلوكية بما يتفق مع القواعد المقررة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي، وال المتعلقة بتوزيع منتجات الخدمات الدولية للمسافرين والبضائع.
- 3 - يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بالآتي:
 - (أ) أن يستقدم إلى إقليم دولته ويستقى فيه أشخاصاً غير مواطنين لتأدية الأعمال الإدارية والتجارية والفنية والتشغيلية، من أجل تقديم خدمات النقل الجوي، وذلك بما يتفق مع قوانين وأنظمة الدولة المستقبلة لهم بشأن الدخول والإقامة والعمل، و
 - (ب) أن يستفيد من خدمات وموظفي أي شركة أو مؤسسة نقل جوي آخر تشغله في إقليمه وتكون مخصصة لتقديم تلك الخدمات.

4 - يسمح أي من الطرفين المتعاقدين لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بأن تدفع المصارييف المحلية في إقليم دولته، بما في ذلك مشتريات الوقود، بالعملة المحلية أو بأية عملة قبلة للتداول الحر حسب اختيار مؤسسات النقل الجوي وفقاً لقانون الطرف المتعاقد.

5 - يسمح أي من الطرفين المتعاقدين لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، بأن تقوم بحسب الطلب بالتحويل الخارجي للدولة التي تختارها مؤسسات النقل الجوي، وأن تحول كل الإيرادات المحلية الناتجة عن بيع خدمات النقل الجوي المرتبطة مباشرة بالنقل الجوي والتي تزيد على النفقات المحلية في حدود التحويل المسموح به بشكل فوري دون تمييز وبسعر الصرف الساري في تاريخ التحويل.

المادة (18)

تقديم الجداول الزمنية

لتلزم مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بأن تقدم لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر على وجه السرعة الممكنة، ولمدة لا تقل عن ثلاثة (30) يوماً قبل تقديم الخدمات المتفق عليها أو أية تعديلات عليها، أو خلال ثلاثة (30) يوماً بعد استلام طلب من سلطات الطيران، المعلومات المتعلقة بطبيعة الخدمات والجداول الزمنية ، وأنواع الطائرات بما في ذلك السعة المتوفرة على كل طريق من الطرق المحددة ، وأية معلومات إضافية قد تطلب لإقناع سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر باستيفاء متطلبات هذه الاتفاقية على النحو الواجب.

المادة (19)**توفير الإحصائيات**

توفر سلطات الطيران التابعة لأي طرف متعاقد لسلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر بناء على طلبها، الدوريات أو كشوف الإحصائيات التي قد تطلب بشكل معقول. ويجب أن تشمل هذه الكشوف كل المعلومات اللازمة لتحديد حجم الحركة المنقولة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة للخدمات المنعقد عليها ومناشئ مثل هذه الحركة ووجهاتها.

المادة (20)**التلاؤم مع المعاهدة متعددة الأطراف**

في حال بدء نفاذ معاهدة نقل جوي عامة متعددة الأطراف يكون الطرفان المتعاقدان من أطرافها أو قد يصبحان من أطرافها، فإنه يجب أن تسود أحكام تلك المعاهدة. وتبدأ أية مناقشة تهدف إلى تقرير المدى الذي تعتبر فيه هذه الاتفاقية منتهية أو مستبدلة أو معدلة أو مكملة باحكام المعاهدة متعددة الأطراف وفقاً للمواد ذات العلاقة بهذه الاتفاقية.

المادة (21)**رسوم الاستخدام**

- 1- لا يحق لأي طرف متعاقد أن يفرض أو يسمح بأن تفرض على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر رسوم استخدام تزيد على تلك المفروضة على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبله والتي تعمل في خدمات دولية مشابهة.

2- يشجع كل طرف متعاقد التشاور بشأن رسوم الاستخدام بين السلطات المعنية بفرض الرسوم التابعة له ومؤسسات النقل الجوي التي تستفيد من الخدمات والتسهيلات التي توفرها تلك السلطات، وحيثما كان ذلك ممكناً من خلال المنظمات التي تضم ممثلي مؤسسات النقل الجوي. كما يعطى أولئك المستخدمون الإخطار المناسب بأية تعديلات مقتربة على رسوم الاستخدام لتمكينهم من إبداء آرائهم قبل العمل بالتعديلات. علاوة على ما سبق، يشجع كل طرف متعاقد السلطات المعنية بفرض الرسوم والمستخدمين على تبادل المعلومات المناسبة المتعلقة برسوم الاستخدام.

المادة (22)

حماية البيئة

يدعم الطرفان المتعاقدان الحاجة لحماية البيئة من خلال تشجيع التنمية المستدامة للطيران، ويواافق الطرفان المتعاقدان فيما يتعلق بعمليات التشغيل بين إقليمي دولتيهما على الامتنان بما جاء بالملحق (16) من المعاهدة وبسياسة وإرشادات منظمة الطيران المدني الدولي القائمة في مجال حماية البيئة.

المادة (23)

التشاور والتعديل

1- بروح التعاون الوثيق يتشاور الطرفان المتعاقدان أو سلطات الطيران التابعة لهما من وقت لآخر بهدف تأكيد تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية والملحق المرافق لها والامتنان لهما على نحو مرضي.

2- يبدأ ذلك التشاور خلال مدة ثلاثين (30) يوماً من تاريخ الطلب، ما لم تمدد هذه الفترة بالاتفاق بين سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين.

3- يحق لكل طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر لتعديل أحكام هذه الاتفاقية.

4- تتم التعديلات على هذه الاتفاقية بشكل بروتوكول منفصل، يشكل جزءاً لا يتجزأ من الاتفاقية ويدخل حيز النفاذ وفقاً لأحكام المادة (27) "الدخول حيز النفاذ" من هذه الاتفاقية.

5- على الرغم من أحكام هذه المادة، يجوز الاتفاق كتابةً على التعديلات على جدول الطرق (الملحق) الملحق بهذه الاتفاقية عبر القنوات الدبلوماسية بين سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين.

المادة (24)

تسوية المنازعات

1- إذا نشأ أي نزاع بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، فإنهما يسعian لتسويته بالتفاوض.

2- إذا أخفق الطرفان المتعاقدان في التوصل لتسوية النزاع بالتفاوض، فيجوز لهما الاتفاق على إحالة النزاع إلى محكم للبت فيه، أو قد يحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة من ثلاثة محكمين، يعين كل طرف متعاقد محكماً فيها ويعين المحكم الثالث من قبل المحكمين اللذين تم تعيينهما. ويعين كل طرف متعاقد محكماً خلال مدة تبلغ ستين (60) يوماً من تاريخ استلام أي من الطرفين المتعاقدين من الآخر إخطاراً عبر القنوات

الدبلوماسية لطلب تحكيم النزاع، ويعين المحكم الثالث خلال مدة إضافية تبلغ ثلاثة (30) يوماً. وإذا فشل أي من الطرفين المتعاقدين في تعين محكم خلال المدة المحددة، أو إذا لم يعين المحكم الثالث خلال المدة المحددة، فيجوز لرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين أن يعين محكماً أو محكمين وفقاً لمقتضى الحال. وفي كل الأحوال، يجب أن يكون المحكم الثالث مواطناً لدولة ثالثة، ويجب أن يتصرف كرئيس لهيئة التحكيم وأن يعين مكان انعقاد التحكيم. وإذا اعتبر الرئيس بأنه مواطن لأحد الطرفين المتعاقدين أو لدولة لا يمكن أن تعد محابية بالنسبة للنزاع، ينولى التعيين نائب الرئيس الأعلى مقاماً الذي لا يعد غير مؤهل وفقاً لذلك الأساس. وتصل هيئة التحكيم لقرارها بأغلبية الأصوات.

- 3 يتحمل كل طرف متعاقد مصاريف المحكم الذي قام بتعيينه، بالإضافة إلى التكاليف الناشئة عن تمثيله في إجراءات التحكيم. ويتحمل الطرفان المتعاقدين مناصفة مصاريف الرئيس وأية مصاريف أخرى.
- 4 يتبعه الطرفان المتعاقدان بناء على ما يأي قرار يتخذ وفقاً للفقرة (2) من هذه المادة.
- 5 إذا تخلف أي من الطرفين المتعاقدين عن التزامه بأي قرار يتخذ وفقاً للفقرة (2) من هذه المادة، فيجوز للطرف المتعاقد الآخر أن يحد أو يوقف أو يلغى الامتيازات التي منحت بموجب هذه الاتفاقية للطرف المخالف أو لمؤسسة النقل الجوي المخالفة.

المادة (25)

الإنهاء

- 1- يجوز لأي طرف متعاقد، في أي وقت، أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابةً عبر القنوات الدبلوماسية بقراره إنهاء هذه الاتفاقية، ويجب أن يبلغ هذا الإخطار في ذات الوقت لمنظمة الطيران المدني الدولي.

2- وفي هذه الحالة يجب إنهاء الاتفاقية بعد اثنين عشر (12) شهراً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، ما لم يسحب إخطار إنهاء قبل انتهاء هذه المدة بالاتفاق المتبادل، وفي حال عدم اعتراف الطرف المتعاقد الآخر بالاستلام، يعتبر الإخطار مسلطاً بعد 14 (أربعة عشر) يوماً من تاريخ استلام منظمة الطيران المدني الدولي ذات الإخطار.

المادة (26)

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

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

المادة (27)

الدخول حيز النفاذ

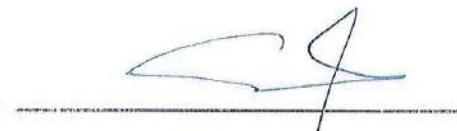
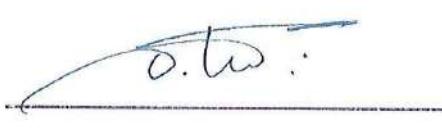
تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بعد ثلاثة (30) يوماً من استلام آخر إخطار كتابي يقوم بموجبه الطرفان المتعاقدان بليان بعضهما البعض عبر القنوات الدبلوماسية بأنه قد تم استكمال المتطلبات القانونية لكل منهما لدخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ.

وإشهاداً على ذلك، قام الموقعان أدناه، المفوضان حسب الأصول من حكومة ومجلس وزراء كل منهما،
بتوقيع هذه الاتفاقية.

حرر في المنامة بتاريخ 21 أبريل 2025 من نسختين باللغات العربية، القرغيزية، الروسية والإنجليزية.
ولكل النصوص حجية متساوية، وفي حال الاختلاف في التفسير يرجح النص الإنجليزي.

عن مجلس وزراء جمهورية قيرغيزستان

عن حكومة مملكة البحرين



الملحقجدول الطرقالجدول (1)

الطرق التي تستغلها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين:

| نقطاً فيما وراء | نقطاً وسيطة | إلى | من |
|-----------------|-------------|--------------------|---------------|
| أية نقاط | أية نقاط | نقطاً في | نقطاً في |
| | | جمهورية قيرغيزستان | مملكة البحرين |
| | | | |

الجدول (2)

الطرق التي تستغلها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية قيرغيزستان:

| نقطاً فيما وراء | نقطاً وسيطة | إلى | من |
|-----------------|-------------|--------------------|---------------|
| أية نقاط | أية نقطة | نقطاً في | نقطاً في |
| | | جمهورية قيرغيزستان | مملكة البحرين |
| | | | |

AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF
BAHRAIN
AND
THE CABINET OF MINISTERS OF THE KYRGYZ REPUBLIC
CONCERNING AIR SERVICES

TABLE OF CONTENTS

| Contents | |
|-----------------|--|
| Preamble | |
| Article 1 | Definitions |
| Article 2 | Applicability of the Convention |
| Article 3 | Grant of Rights |
| Article 4 | Designation of Airline and Operating Authorizations |
| Article 5 | Revocation or Suspension of Operating Authorizations |
| Article 6 | Exemption from Custom and other Duties |
| Article 7 | Tariffs |
| Article 8 | Capacity |
| Article 9 | Application of Laws and Regulations |
| Article 10 | Recognition of Certificates and Licenses |
| Article 11 | Leasing |
| Article 12 | Security of Travel Documents |
| Article 13 | Safeguards |
| Article 14 | Inadmissible and Undocumented Passengers and Deportees |
| Article 15 | Aviation Safety |
| Article 16 | Aviation Security |
| Article 17 | Commercial Activities |
| Article 18 | Timetable Submission |
| Article 19 | Provision of Statistics |
| Article 20 | Conformity with Multilateral Convention |
| Article 21 | User Charges |
| Article 22 | Environmental Protection |
| Article 23 | Consultation and Amendment |
| Article 24 | Settlement of Dispute |
| Article 25 | Termination |
| Article 26 | Registration with ICAO |
| Article 27 | Entry into - Force |
| Routes Schedule | |

AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF
BAHRAIN
AND
THE CABINET OF MINISTERS OF THE KYRGYZ REPUBLIC
CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the Kingdom of Bahrain and the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic hereinafter referred to as "the Contracting Parties" being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace.

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities;

Recognizing that 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 traveling 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 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) 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 Ministry of Transportation and Telecommunication represented by Civil Aviation Affairs, and in the case of the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic – the State Civil Aviation Agency under the Cabinet of Ministers of the Kyrgyz Republic, 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 “specified route” means a route specified in the Annex to this Agreement;
- f) 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.
- g) The term “territory” has the specified meaning assigned to in Article (2) of the Convention and the term “air service”, “international air service”, “airline” and “stop for non-traffic purposes” have the meanings assigned to them in Article (96) of the Convention.

- h) 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.
- i) The term "Annex" means the Annex to this 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 explicitly provided.
- j) The term "ground equipment", "aircraft stores" and "spare parts" have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention.

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 **GRANT 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 State of the other Contracting Party;
- b) The right to make stops in the territory of the State of the other Contracting Party for non-traffic purpose;
- (c) To make stops in the territory of the State of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging international traffic in combination or separately.

3. Nothing in Paragraph 2 of this Article 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 State of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the State of the other Contracting Party.

4. If because of armed conflict, natural calamities, political disturbances or disruptive developments, the designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes.

ARTICLE 4 DESIGNATION OF AIRLINE AND OPERATING AUTHORIZATIONS

1. The aeronautical authority of each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services and to withdraw or alter the designation and of such airline or substitute another airline for one previously designated. Such designations and changes thereto shall be made in writing by the aeronautical authority of the Contracting Party having designated the airline to the aeronautical authority of the other Contracting Party through diplomatic channels.

2. On receipt of a notice of designation, substitution or alteration thereto, and on application from the designated airlines in the form and manner prescribed, the other Contracting Party shall, grant the appropriate operating authorizations with minimum procedural delay, provided:

- a) Substantial ownership and effective control of that airline are vested in Contracting Party designating the airline or its nationals of that Contracting Party, or both; or the main principle place of business is located in its State territory.
 - b) the designated airlines are qualified to meet the conditions prescribed under the State laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications; and
 - c) the Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article (15) "Aviation Safety" and Article (16) "Aviation Security" of this Agreement.
3. When an airline has been so designated and authorized, it may begin

at any time to operate the agreed services in whole or in part, provided that a timetable is established in accordance with Article (18) "Timetable Submission" of this Agreement in respect of such services.

ARTICLE 5 REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATIONS

1. The aeronautical authority of each Contracting Party shall, with respect to airlines designated by the other Contracting Party, have the right to revoke, suspend or limit the operating authorization where:

- a) Substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the Contracting Party designating the airline or its national or both; or the main principle of business is not located in its State territory.
- b) Designated airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article (9) "Application of Laws and Regulations" of this Agreement.
- c) The other Contracting Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article (15) "Aviation Safety" and Article (16) "Aviation Security" of this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the aeronautical authority of the other Contracting Party, as provided for in Article (23) "Consultation and Amendment" of this Agreement.

3. Notwithstanding to paragraph 1 and 2 of this Article, each Contracting Party reserves the right, during a period of emergency, or in the interest of public safety, and with immediate effect, temporarily to restrict or prohibit flying over its State territory and landing on its airports with immediate notification to the other Contracting Party.

ARTICLE 6 EXEMPTION FROM CUSTOM AND OTHER DUTIES

Both Contracting Parties undertake to implement the exemptions from

duties and charges stipulated in the Chicago Convention, 1944 and its annexes and amendments thereto, which have been ratified by both Contracting Parties.

ARTICLE 7
TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:

- (a) prevention of tariffs whose application constitutes anticompetitive behavior which has or is likely to or intended to have the effect of crippling a competitor or excluding a competitor from a route;
- (b) protection of consumers from tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- (c) protection of designated airlines from tariffs that are artificially low.

2. Tariffs for international air services between the territories of the States of the Contracting Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of the Contracting Parties shall continue to provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed tariffs to the aeronautical authorities of the Contracting Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.

3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by a designated airline of either Contracting Party for international air services. If either Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (1) of this Article, it shall request for consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than thirty (30) days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the tariff shall go into effect or continue in effect.

ARTICLE 8 **CAPACITY**

1. The designated airline of each Contracting Party shall have fair and equal opportunity to carry on the agreed services traffic embarked in the territory of the State of one Contracting Party and disembarked in the territory of the State of the other Contracting Party or vice versa. The designated airline of each Contracting Party in providing capacity for the carriage of traffic embarked in the territory of the State of the other Contracting Party shall take into consideration the primary interest of the designated airline of the other Contracting Party in such traffic so as not to affect unduly that interest of the latter airline.

2. The operation of agreed services provided by the designated airline of each Contracting Party shall be closely related to the requirements of the public for transportation on the specified routes, and each shall have as its primary objective the provision of capacity adequate to meet the demands to carry passengers, cargo and mail embarked or disembarked in the territory of the State of the Contracting Party which has designated the airline.

3. Provision for the carriage of passengers, baggage, cargo and mail embarked in the territory of the State of the other Contracting Party and disembarked at points in third countries on the specified routes or vice versa shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:

- (a) The requirements of traffic embarked or disembarked in the territory of the State of the Contracting Party, which has designated the airline;
- (b) The requirements of traffic of the area through which the airline passes, after taking account of other air services established by airlines of the States situated in the area.

ARTICLE 9 **APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS**

1. The laws and regulations of the State of one Contracting Party governing entry into and departure from its State territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over territory of that State shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.

2. The laws and regulations of the State of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its State territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs, health and quarantine shall apply to passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.

3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations of the States of the Contracting Parties provided for in this Article.

ARTICLE 10 **RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES**

1. Certificates of airworthiness, certificate 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 State 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 11 **LEASING**

1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Article (15) (Aviation Safety) and Article (16) (Aviation Security) of this Agreement.

2. Subject to Paragraph 1 of this Article, the designated airlines of each Contracting Party may use aircraft leased from other airlines, provided all

participants in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements applied to such arrangements.

3. Subject to Paragraph 1 of this Article, the designated airlines of each Contracting Party may use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided that this would not result in a lessor airline exercising traffic it does not have.

ARTICLE 12 **SECURITY OF TRAVEL DOCUMENTS**

Subject to the national laws and regulations of the States of both Contracting Parties, the Contracting Parties agree on the following:

- a) To adopt measures to ensure the security of their passports and other travel documents.
- b) To establish controls on the lawful creation, issuance, verifications and use of passports and other travel documents and identity documents issued by, or on behalf of that Contracting Party.
- c) To establish or improve procedures to ensure that travel and identity documents issued by it are of such quality that they cannot easily be misused and cannot readily be unlawfully altered, replicated or issued.
- d) To issue their passports and other travel documents in accordance with ICAO Travel Documents.
- e) To exchange operational information regarding forged or counterfeit travel documents and to cooperate with the other to strengthen resistance to travel documents fraud, including the forgery or counterfeiting of travel documents, the use of forged or counterfeit travel documents, the use of valid travel documents by imposters, the misuse of authentic travel documents, by rightful holders in furtherance of the commission of an offence, the use of expired or revoked travel documents and the use of fraudulently obtained travel documents.

ARTICLE 13 SAFEGUARDS

1. The Contracting Parties agree that the following airline's practices may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:

- a) Charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
- b) The addition of excessive capacity or frequency of services;
- c) The practices in question are sustained rather than temporary;
- d) The practices in question which have a serious economic effect on, or cause significant damage to another airline;
- e) The practices in question reflects of crippling, excluding or driving another airline from the market; and
- f) Behavior indicating an abuse of dominant position on the route.

2. If the aeronautical authorities of one Contracting Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airlines of the other Contracting Party may constitute unfair competitive behavior in accordance with the indicators listed in Paragraph 1 of this Article, they may request consultation in accordance with Article (23) "Consultation and Amendment" of this Agreement with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultation shall begin within thirty (30) days of the request.

3. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the problem through consultation, either Contracting Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article (24) "Settlement of Dispute" of this Agreement to resolve the dispute.

ARTICLE 14
**INADMISSABLE AND UNDOCUMENTED
PASSENGERS AND DEPORTEES**

1. Each Contracting Party agree to establish effective border controls.
2. In this regard, each Contracting Party agree to implement the Standards and Recommended Practices of Annex (9) "Facilitation" to the Convention concerning inadmissible and undocumented passengers and deportees in order to enhance cooperation to combat illegal migration.
3. Pursuant to the objectives above, each Contracting Party agrees to issue or to accept, as the case may be, the letter relating to " fraudulent falsified or counterfeit travel documents or genuine documents presented by imposters set out in Appendix (b) to Annex (9) to the Convention, when taking action under relevant paragraph of Chapter (3) of the Annex regarding the seizure of fraudulent, falsified or counterfeit travel documents.

ARTICLE 15
AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrews, 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 the other Contracting Party to 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 to suspend operating authorization.
3. Notwithstanding the obligation mentioned in Article (33) of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease agreement, on behalf of the designated airline(s) of one Contracting Party on services to or from the territory of the State of the other Contracting Party, may, while within the territory of the State of this 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.

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 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.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of aircraft operated by the designated airline of one Contracting Party in accordance with Paragraph (3) of this Article is denied by a representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in Paragraph (4) of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or revoke the operating authorization of the designated 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, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action taken by one Contracting Party in accordance with Paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 16 AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law,

the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Others Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963 , the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft , signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation to which both Contracting Parties adhere.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annex to the Convention 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 territory of their respective States act in conformity with such aviation security provisions. Each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national laws, regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes to the Convention. Either Contracting Party may request immediate consultation with the other Contracting Party at any time to discuss any such difference.

4. Each Contracting Party agrees that the operators shall be required to observe the aviation security provisions referred to in Paragraph (3) of this Article required by the other Contracting Party for entry into/departure from, or while within the territory of the State of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory of the State to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil

aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew occurs, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall facilitate communication and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

6. Each Contracting Party shall have the right, within sixty (60) days following notice for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the State of the other Contracting Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the State of the first Contracting Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.

7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request consultations. Such consultations shall start within thirty (30) days of receipt of such a request from either Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days from the start of consultation shall constitute grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline (s) designated by the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time.

ARTICLE 17 COMMERCIAL ACTIVITIES

1. Subject to the laws and regulations of the State of each Contracting Party, each Contracting Party shall grant to the designated airline (s) of the other Contracting Party, the rights to sell and market international air services and related products in the territory of its own State including the rights to establish offices, both on-line and off-line.

2. The Contracting Parties agree, that Computer Reservation System (CRS) shall, in their respective State territories, be operated so that:

- a) The interests of consumers of air transport products are protected from any misuse of CRS information, including misleading information thereof, and
- b) The CRS code of Conduct adopted by the ICAO is applied to the distribution of international passenger and cargo services products.

3. Each Contracting Party shall permit the designated airline(s) of the other Contracting Party to:

- a) Bring into its State 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 State territory and authorized to provide such services.

4. Each Contracting Party shall permit the designated airline(s) of the other Contracting Party to pay for local expenses in its State territory, including purchases of fuel, in local currency or, at the option of the airlines in any freely convertible currency in accordance with the law of the Contracting Party.

5. Each Contracting Party shall permit the designated airline(s) of the other Contracting Party to convert and remit abroad to the State of carriers choice, on demand, all local revenues from the sale of air transport services, directly linked to air transport, in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted, promptly without discrimination in respect of thereof at the rate of exchange applicable as of the date of the conversion and remittance.

ARTICLE 18 TIMETABLE SUBMISSION

As long in advance as practicable, but not less than thirty (30) days, before the introduction of an agreed service or any modification thereof, or within thirty (30) days after receipt of a request from the aeronautical authorities, the designated airline of one Contracting Party shall provide to the aeronautical authorities of the other Contracting Party information regarding the nature of service, time-tables, types of aircraft including the capacity provided on each of the specified routes and any further information as may be required to satisfy the aeronautical authorities of the other Contracting Party that the requirements of this Agreement are being duly observed.

ARTICLE 19 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 the designated airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 20 CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTION

In the event of a general multilateral air transport convention to which the Contracting Parties are or become 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 21 USER CHARGES

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

2. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities of the State and airline (s) using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through the designated airlines representatives 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 State authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 22 ENVIRONMENTAL PROTECTION

Both Contracting Parties shall support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation. The Contracting Parties agree with regard to operations between their respective State territories to comply with Annex (16) to the Convention and the exiting ICAO policy and

guidance on environmental protection.

ARTICLE 23 **CONSULTATION AND AMENDMENT**

1. In a spirit of close co-operation the two Contracting Parties or their aeronautical authorities shall consult each other from time to time with a view to ensure the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and its Annex thereto.
2. Such consultation shall begin within a period of thirty (30) days from the date of the request, unless this period is extended by the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
3. Each Contracting Party has the right at any time to request consultation with the Contracting Party to amend the provisions of this Agreement.
4. The amendments to this Agreement shall be made in the form of a separate protocol constituting its integral part and shall enter into force in accordance with the provision of Article (27) "Entry into Force" of this Agreement.
5. Notwithstanding the provisions of this Article, the amendments to the Route Schedule (Annex) attached to this Agreement may be agreed in writing through diplomatic channels between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

ARTICLE 24 **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 thirty (30) 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 ICAO may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In any 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 of the Council is a national of either Contracting Party or if he 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 25 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 ICAO.

2. In such case this 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 been received fourteen (14) days after the receipt of this notice by the ICAO.

ARTICLE 26
REGISTRATION WITH ICAO

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

ARTICLE 27
ENTRY INTO FORCE

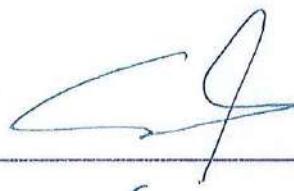
This Agreement shall enter into force thirty (30) days after the receipt of the last written notification by which Contracting Parties inform each other through diplomatic channels that their respective legal requirements for the entry into force of this Agreement have been complied with.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized by their respective Cabinet of Ministers and Government, have signed this Agreement.

Done at Manama on 21st of April 2025 in duplicate in Kyrgyz, Russian, Arabic, and English languages, all texts being equally authentic. In the case of any divergence in interpretation, the English text shall prevail.

FOR THE GOVERNMENT OF
KINGDOM OF BAHRAIN

FOR THE CABINET OF
MINISTERS OF THE KYRGYZ
REPUBLIC



ANNEX
ROUTES SCHEDULE
SCHEDULE 1

Routes to be operated by the designated airline(s) of the Kingdom of Bahrain:

| From | To | Intermediate Points | Points Beyond |
|----------------------------------|-------------------------------|---------------------|---------------|
| Points in the Kingdom of Bahrain | Points in the Kyrgyz Republic | Any Points | Any Points |

SCHEDULE 2

Routes to be operated by the designated airline(s) of the Kyrgyz Republic:

| From | To | Intermediate Points | Points Beyond |
|-------------------------------|----------------------------------|---------------------|---------------|
| Points in the Kyrgyz Republic | Points in the Kingdom of Bahrain | Any Points | Any Points |