

قانون رقم (٦) لسنة ٢٠١٦
بالتصديق على اتفاقية الخدمات الجوية
بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية قبرص

نحن حمد بن عيسى آل خليفة
بعد الاطلاع على الدستور،
وعلى اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية قبرص
الموقعة في المنامة بتاريخ ٩ مارس ٢٠١٥،
أقر مجلس الشورى ومجلس النواب القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

المادة الأولى

صُودق على اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية قبرص
الموقعة في المنامة بتاريخ ٩ مارس ٢٠١٥، والمرافقة لهذا القانون.

المادة الثانية

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

ملك مملكة البحرين
حمد بن عيسى آل خليفة

صدر في قصر الرفاع:
بتاريخ: ١٤ جمادى الأولى ١٤٣٧هـ
الموافق: ٢٣ فبراير ٢٠١٦م

اتفاقية الخدمات الجوية
بين
حكومة مملكة البحرين
و
حكومة جمهورية قبرص

اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة جمهورية قبرص وحكومة مملكة البحرين

إن حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية قبرص (المشار إليهما في هذه الاتفاقية بالطرفين المتعلقين) باعتمادهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤ .

ورغبة منهما في عقد اتفاقية بغرض إنشاء الخدمات الجوية بين إقليميهما وفيما ورائهما، فقد اتفقتا على ما يلي :

المادة (١)
التعريف

١ - لأغراض هذه الاتفاقية ، وما لم يتطلب سياق النص خلاف ذلك :

أ- يعني مصطلح "المعاهدة" معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع عليها في مدينة شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤ ، ويشمل أي ملحق يعتمد بموجب المادة (٩٠) من هذه المعاهدة وأي تعديل على الملاحق أو المعاهدة بموجب المادتين (٩٠) و (٩٤) منها بقدر ما تصبح هذه الملاحق والتعديلات نافذة بالنسبة للطرفين المتعاقدين أو مصدق عليها من قبلهما .

ب- يعني مصطلح "سلطات الطيران" بالنسبة لحكومة جمهورية قبرص وزارة الاتصالات والأشغال، وبالنسبة لحكومة مملكة البحرين وزارة المواصلات والاتصالات ممثلة في شئون الطيران المدني ، أو في كلتا الحالتين أي شخص أو كيان قد يصبح مخولاً بالقيام بأي من المهام التي تمارس حالياً من قبل السلطات المذكورة أو بمهام مشابهة .

ج- يعني مصطلح "مؤسسة النقل الجوي المعينة" : مؤسسة النقل الجوي التي تعين وترخص وفقاً للمادة (٤) من هذه الاتفاقية .

د- يعني مصطلح "تعرفة" : الأسعار التي تدفع لقاء نقل الركاب والبضائع والشروط التي تطبق بموجبها هذه الأسعار ، بما في ذلك أسعار وشروط الوكالة والخدمات المساعدة الأخرى باستثناء أجور وشروط نقل البريد .

هـ - يعني مصطلح " إقليم " فيما يتعلق بدولة ما المعنى المحدد له في المادة (٢) من المعاهدة.

و- تعني مصطلحات " خدمة جوية " و "خدمة جوية دولية " و "مؤسسة نقل جوي " و "التوقف لغير أغراض النقل " المعاني المحددة لها في المادة (٩٦) من المعاهدة .

ز- يعني مصطلح " رسوم الاستخدام " الرسوم التي تفرض على مؤسسة نقل جوي من قبل السلطات المختصة أو التي تجيز هذه السلطات فرضها مقابل توفير مميزات وتسهيلات المطار ، بما في ذلك الخدمات والتسهيلات المتصلة بالطائرة وطاقمها والزكاب والبضائع.

ح- يعني مصطلح " دولة عضو بالاتحاد الأوروبي " الدولة التي تكون في الوقت الحالي أو في المستقبل طرف متعاقد في معاهدة تأسيس الاتحاد الأوروبي.

ط- يعني مصطلح " معاهدات الاتحاد الأوروبي " المعاهدة الخاصة بالاتحاد الأوروبي والمعاهدة الخاصة بتفعيل مهام الاتحاد الأوروبي .

٢- لا تحد أو تعيد العناوين الخاصة بنصوص هذه الاتفاقية من معنى أي من أحكامها.

المادة (٢) تطبيق معاهدة شيكاغو

تخضع أحكام هذه الاتفاقية لأحكام المعاهدة بقدر ما تكون هذه الأحكام قابلة للتطبيق على الخدمات الجوية الدولية.

المادة (٣) منح الحقوق

١ - يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية بغرض إنشاء وتشغيل الخدمات الجوية الدولية المجدولة على الطرق المحددة في جدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية. وتدعى هذه الخدمات والطرق فيما يلي بـ " الخدمات المتفق عليها " و " الطرق المحددة " على التوالي.

٢ - تتمتع مؤسسات النقل الجوي التي يعينها كل طرف متعاقد بالحقوق التالية أثناء تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة:

- (أ) الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون هبوط .
- (ب) التوقف في الإقليم المذكور لأغراض غير تجارية .
- (ج) التوقف في الإقليم المذكور في النقاط المحددة لذلك الطريق المبين في جدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية، وذلك بغرض إنزال وأخذ المسافرين والبضائع والبريد في النقل الدولي .
- ٣ - لا يوجد في الفقرتين (١) و (٢) من هذه المادة ما يمكن اعتباره بأنه يمنح مؤسسة النقل الجوي التابعة لطرف متعاقد ، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر امتياز نقل المسافرين أو البضائع أو البريد مقابل عوض أو أجر باتجاه نقطة أخرى في إقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر .

المادة (٤)

تعيين مؤسسات النقل الجوي

- ١ - يكون لكل طرف متعاقد الحق في أن يعين كتابة لدى الطرف المتعاقد الآخر مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة.
- ٢ - عند استلام هذا التعيين يمنح الطرف المتعاقد الآخر التراخيص والتصاريح المناسبة بأقل تأخير إجرائي ، بشرط :

في حالة تعيين مؤسسة نقل جوي من قبل حكومة مملكة البحرين:

- (أ) أن تكون قد أسست في إقليم مملكة البحرين ورخصت وفقاً للقانون الساري في مملكة البحرين .
- (ب) أن تحتفظ مملكة البحرين بالسيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي .

- (ج) أن تكون مؤسسة النقل الجوي مملوكة وتدار فعلياً من قبل مملكة البحرين أو مواطنيها أو من قبلهما معاً.

في حالة تعيين مؤسسة نقل جوي من قبل حكومة جمهورية قبرص:

- (أ) - أن تكون قد أسست في إقليم جمهورية قبرص وفقاً لمعاهدات الاتحاد الأوروبي ، وحصلت على ترخيص تشغيل ساري المفعول وفقاً لقانون الاتحاد الأوروبي،

(ب) - أن تمارس السيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي وتبقى بيد دولة عضو في الاتحاد الأوروبي، بصفتها الدولة المسنولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي الخاصة بها وأن تُعرّف سلطة الطيران المدني ذات العلاقة بوضوح في ذات التعيين، و

(ج) - أن تكون مؤسسة النقل الجوي مملوكة مباشرة أو من خلال الملكية الغالبية لدول أعضاء بالاتحاد الأوروبي، أو الاتحاد الأوروبي للتجارة الحرة أو مواطني هذه الدول، وأن تكون السيطرة الفعلية بيد أي منهما

٣ - قد تطلب سلطات الطيران التابعة لطرف متعاقد من مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بأن تقتنعها بأنها مؤهلة لاستيفاء الشروط التي تتطلبها القوانين والأنظمة التي ترضيها هذه السلطات بشأن تشغيل الخدمات الجوية الدولية وفقاً لأحكام المعاهدة .

٤ - عندما تصبح مؤسسة النقل الجوي معينة ومرخصة، فإنه يجوز لها أن تبدأ في أي وقت تشغيل الخدمات المتفق عليها، بشرط أن تسري التعرّف التي تفرض وفقاً لأحكام المادة (١٦) من هذه الاتفاقية بالنسبة لهذه الخدمات .

المادة (٥)

رفض ترخيص التشغيل أو إلغاله أو إيقافه

١ - يجوز لأي طرف أن يرفض أو يوقف أو يقيد ترخيص التشغيل أو التصاريح الفنية لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر في الحالات التالية :

في حالة تعيين مؤسسة نقل جوي من قبل حكومة مملكة البحرين :

(أ) إذا لم تؤسس في إقليم مملكة البحرين، أو لم يرخص لها وفقاً للقانون الساري

في مملكة البحرين، أو

(ب) إذا لم تحتفظ مملكة البحرين بالإدارة الفعلية لمؤسسة النقل الجوي، أو

(ج) إذا لم تكن مؤسسة النقل الجوي مملوكة أو لم تكن إدارتها الفعلية بيد مملكة

البحرين أو مواطنيها أو بيدهما معاً.

في حالة تعيين مؤسسة نقل جوي من قبل حكومة جمهورية قبرص :

(أ) إذا لم تكن قد أسست في إقليم جمهورية قبرص وفقاً لمعاهدات الاتحاد الأوروبي، أو لم تحصل على رخصة تشغيل سارية المفعول وفقاً لقانون الاتحاد الأوروبي، أو

(ب) إذا لم تمارس السيطرة التنظيمية الفعلية على المؤسسة المعينة أو لم تبقى بيد دولة عضو في الاتحاد الأوروبي مسنولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي الخاصة بها أو إذا لم تُعرَف سلطة الطيران المدني ذات العلاقة بوضوح في التعيين، أو

(ج) إذا لم تكن مؤسسة النقل الجوي مملوكة مباشرة أو من خلال الملكية الغالبية، أو إذا لم تدار فعلياً من قبل دول أعضاء في الاتحاد الأوروبي، أو الاتحاد الأوروبي للتجارة الحرة و/أو من قبل مواطني هذه الدول .

٢ - ما لم يكن الإلغاء أو إيقاف الفوريين أو تطبيق الحالات المذكورة في الفقرة (١) من هذه المادة ضرورياً لمنع الانتهاكات الإضافية للقوانين أو الأنظمة أو لهما معاً، فإن ذلك الحق يمارس فقط بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر.

٣ - في حالة تصرف طرف متعاقد وفقاً لهذه المادة، فإن ذلك لا يخل بحقوق الطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة (٢٥).

المادة (٦)

رسوم الاستخدام

١ - لا يفرض طرف متعاقد أو يسمح بأن تفرض على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر رسوم استخدام تزيد عن تلك المفروضة على مؤسساته التي تشغل نفس الخدمات الجوية الدولية .

٢ - يشجع الطرف المتعاقد التشاور بشأن رسوم الاستخدام بين سلطاته المختصة بفرض الضرائب ومؤسسات النقل الجوي التي تستخدم الخدمات والتسهيلات المقدمة من قبل هذه السلطات المختصة بفرض الضرائب، متى كان ذلك ممكناً من خلال الجمعيات أو الاتحادات التي تمثل تلك المؤسسات . ويعطى للمستخدمين إخطار معقول بأي اقتراح للتغيير في رسوم الاستخدام .

المادة (٧)

الإعفاء من الضرائب الجمركية والرسوم الأخرى

- ١ - تعفى طائرات مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل طرف متعاقد والتي تشغل خدمات دولية بالإضافة إلى معداتها من وقود وزيت تشحيم ، والمعدات الفنية الاستهلاكية الأخرى ، وقطع الغيار ، والتجهيزات والمعدات الاعتيادية وخزير الطائرة المنقول بما في ذلك الأطعمة والمشروبات والتبغ ، أثناء وصولها أو مغادرتها إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، على أساس المعاملة بالمثل ، من الضرائب الجمركية والرسوم ورسوم الفحص وغيرها من الرسوم أو الضرائب المشابهة ، شريطة أن تبقى هذه التجهيزات والمؤن على متن الطائرة إلى الوقت الذي يعاد فيه تصديرها أو استخدامها أو استهلاكها من قبل هذه الطائرة في رحلات فوق ذلك الإقليم .
 - ٢ - وتعفى أيضاً من كل من رسوم وضرائب الاستيراد ، على أساس المعاملة بالمثل ، تذاكر السفر ، والمواد الترويجية ، وأجهزة الحجز والاتصالات، ومستندات الشحن وبطاقات تعريف الأمتعة ، وكل المطبوعات التي تحمل اسم أو شعار مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي ، التي تدخل إلى إقليم أي طرف متعاقد من قبل مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر أو من قبل وكالاتها للاستخدام الحصري في خدمة طائراتها ومسافريها .
 - ٣ - لا تفرغ التجهيزات المنقولة جواً بالإضافة إلى المواد والمعدات الموجودة على متن طائرة تابعة لأي طرف متعاقد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، إلا بموافقة سلطات الجمارك التابعة لهذا الطرف الآخر .
 - ٤ - وتعفى أيضاً من ذات الرسوم والضرائب ، باستثناء الضرائب التي تقابل الخدمات المقدمة :
- (أ) خزير الطائرة المنقول على متنها في إقليم طرف متعاقد خلال المدد المحددة من قبل سلطات هذا الطرف ، والتي تخصص لاستخدامها على متن طائرة خارج الحدود تعمل في خدمة جوية دولية للطرف المتعاقد الآخر .
 - (ب) قطع الغيار التي يتم إدخالها في إقليم أي طرف متعاقد من أجل صيانة أو إصلاح طائرة تستخدم في الخدمات الجوية الدولية بواسطة مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر .
- ٥ - يجوز أن توضع المواد المشار إليها في الفقرات (٢) و (٣) و (٤) أعلاه تحت إشراف ورقابة سلطات الجمارك لحين الوقت الذي يعاد فيه تصديرها أو التصرف فيها وفقاً للأنظمة الجمركية .

المادة (٨)

ضرائب وقود الطيران

لا يوجد في هذه الاتفاقية ما يمنع جمهورية قبرص من أن تفرض ، على أسس غير تمييزية، ضرائب، أو رسوم، أو أجور، أو فرائض على الوقود الذي يتم التزود به في إقليمها بغرض الاستخدام من قبل طائفة تابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين تشغل بين نقطة في إقليم جمهورية قبرص ونقطة أخرى في إقليم جمهورية قبرص أو في إقليم أي من الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي.

المادة (٩)

المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

- ١ - تمنح مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتساوية لتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة .
- ٢ - عند تشغيل الخدمات المتفق عليها ، تأخذ مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد في اعتبارها مصالح مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، بما لا يؤثر على نحو غير ملائم على الخدمات التي تقدمها الأخيرة على ذات الطرق المذكورة أعلاه أو على جزء منها .
- ٣ - يجب أن يظل الهدف الرئيسي للخدمات المتفق عليها والتي تقدمها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين ، توفير حمولة بمعامل معقول يتناسب مع الاحتياجات القائمة والمتوقعة لنقل المسافرين والبضائع والبريد بين إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي وإقليم الطرف المتعاقد . ويجب أن تطبق أحكام نقل المسافرين والبضائع بما في ذلك البريد المنقولين على متن الطائرات التابعة لمؤسسات النقل الجوي أنفة الذكر ، والتي يتم إنزالها في نقطة على الطرق المحددة في إقليم دول أخرى بخلاف تلك التي قامت بتعيين مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي ، وذلك وفقاً للقواعد العامة المتعلقة بتلك السعة ، وذلك حسبما يلي :-
 (أ) متطلبات حركة النقل من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي .
 (ب) متطلبات حركة النقل في المنطقة التي تمر عبرها الخدمة المتفق عليها ، بعد أن يؤخذ في الحسبان خدمات النقل الأخرى القائمة بواسطة مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول التي تشملها المنطقة .
 (ج) متطلبات تشغيل عمليات الرحلات العابرة لمؤسسة مؤسسة النقل الجوي .
- ٤ - لكي يتحقق منح مؤسسات النقل الجوي المعينة معاملة عادلة ومنصفة، فإنه يجب أن تخضع الرحلات وسعتها المقدمة للخدمات، وكذلك جداول الرحلات لموافقة سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين. وتطبق هذه المتطلبات كذلك عند إجراء أي تغيير يتعلق بالخدمات المتفق عليها.

٥ - تسعى سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين ، عند الضرورة ، إلى التوصل لتسوية مرضية بالنسبة لجدول الرحلات والسعة.

المادة (١٠) الموافقة على جداول الرحلات

تقوم مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين ، خلال مدة لا تقل عن ستين (٦٠) يوماً قبل تاريخ تشغيل أي من الخدمات المتفق عليها بتقديم جداول مواعيد رحلاتها المقترحة إلى سلطات الطيران المدني التابعة للطرف الطرف المتعاقد الآخر للموافقة عليها .

ويجب أن تتضمن جداول الرحلات نوع الخدمة والطائرات التي ستستخدم، وجدول الرحلات، وأي معلومات أخرى ذات علاقة. وينطبق هذا على أية تغييرات لاحقة. ويجوز في حالات خاصة تخفيض هذه المدة المحددة بموافقة السلطات المذكورة.

المادة (١١) توفير الإحصائيات

تزود سلطات الطيران المدني التابعة لأي طرف متعاقد سلطات الطيران المدني في الطرف المتعاقد الآخر، بناء على طلبها، بالمعلومات والإحصائيات المتعلقة بالحركة المنقولة على الخدمات المتفق عليها بواسطة مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، والتي عادة ما تعد وتقدم من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة إلى سلطات الطيران المدني التابعة لها . ويجب أن تشمل هذه البيانات على تفاصيل حجم حركة النقل وتصنيفها ومصدرها ووجهتها. وأن أي بيانات إحصائية إضافية لحركة النقل قد تطلبها سلطات الطيران المدني التابعة لطرف متعاقد من سلطات الطيران المدني التابعة للطرف المتعاقد الآخر يجب أن تخضع للتباحث والاتفاق المشترك بين الطرفين المتعاقدين.

المادة (١٢) تطبيق القوانين والأنظمة

١ - تسري قوانين وأنظمة الطرف المتعاقد المتعلقة بالملاحة وتشغيل طائرات مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء دخولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو عند البقاء فيه أو عند مغادرتها له .

٢ - تسري قوانين وأنظمة الطرف المتعاقد التي تحكم دخول الركاب أو الطاقم أو البضائع أو البريد إلى إقليمه أو إبقائه فيه أو مغادرته ، مثل الأنظمة المتعلقة بالدخول والخروج والهجرة والجوازات والجمارك والعملية والصحة والحجر الصحي ، على المسافرين والطاقم والبضائع والبريد المنقولين على متن طائرة تابعة لمؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجدهم في إقليم الطرف المذكور .

المادة (١٣)

تحويل الإيرادات

١ - يمنح كل طرف متعاقد مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر وفقاً لأنظمة الصرف الأجنبي الخاصة بالطرف المتعاقد الذي يتم تحقيق الدخل في إقليمه، الحق في التحويل الحر للإيرادات التي تزيد عن الإنفاق والتي تجنيها مؤسسة النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، بحيث تكون هذه الإيرادات متعلقة بنقل المسافرين والبريد والبضائع .

٢ - إذا فرض طرف متعاقد قيوداً على تحويل الإيرادات التي تزيد عن الإنفاق والتي تحققها مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر، فإنه يحق للطرف الآخر أن يفرض قيوداً مماثلة على مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل ذلك الطرف .

المادة (١٤)

أمن الطيران

١ - تأكيداً على أن أمن الطائرات المدنية ومسافريها وأطقمها أصبح إلزامياً أساسياً لتشغيل الخدمات الجوية الدولية ، فإن الطرفين المتعاقدين يؤكدان مجدداً التزامهما تجاه بعضهما البعض بحماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع ، وعلى الأخص التزامهما بموجب معاهدة شيكاغو، والمعاهدة الخاصة بالجرانم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقفة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣ ، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقفة في لاهاي في ١٦ ديسمبر ١٩٧٠ ، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقفة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ ، وبروتوكول قمع الأفعال غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقف في مونتريال في ٢٤ فبراير ١٩٨٨ ، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقفة في ١ مارس ١٩٩١ ، وأية اتفاقية أو بروتوكول بشأن الطيران ينضم لهما الطرفين المتعاقدين .

- ٢ - يقدم الطرفان المتعاقدان عند الطلب كل المساعدة الضرورية لبعضهما البعض لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة الموجهة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وأطقمها ومطاراتها ومرافق الملاحة الجوية ، ولمنع أي تهديد آخر لأمن الطيران المدني .
- ٣ - يجب أن يتصرف الطرفان، انطلاقاً من العلاقة المشتركة بينهما، بموجب أحكام أمن الطيران الموضوعه من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي بقدر ما تنطبق هذه الأحكام الأمنية على الطرفين ، ويجب عليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما أو مشغلي الطائرات الذين يوجد مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم في إقليميهما ومشغلي المطارات في إقليميهما بأن يتصرفوا طبقاً لأحكام أمن الطيران .
- ٤ - يوافق كل طرف متعاقد بأن يلزم مشغلي الطائرات بالتقيد بأحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (٣) أعلاه والتي يتطلبها الطرف المتعاقد الآخر للدخول في إقليمه أو مغادرته له أو البقاء فيه . وعلى كل طرف متعاقد أن يتأكد من التطبيق الفعال للإجراءات الملزمة في إقليمه من أجل حماية الطائرات وتفقيش الركاب والطاقم والمواد المحمولة والأمتعة والبضائع وخزير الطائرة قبل وأثناء الإقلاع والهبوط . ويعطي كل طرف متعاقد الاهتمام المناسب لأي طلب من الطرف المتعاقد الآخر لإجراءات الأمن الخاصة لمواجهة أي تهديد محدد .
- ٥ - عند وقوع أي حادث أو تهديد بحادث استيلاء غير مشروع للطائرات المدنية أو غيرها من الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن هذه الطائرات وأطقمها أو المطارات أو مرافق الملاحة الجوية ، فإنه يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر من خلال تسهيل الاتصالات والإجراءات الملزمة الأخرى لإنهاء هذا الحادث أو التهديد به بسرعة وأمان .

المادة (١٥) السلامة الجوية

- ١ - يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات حول معايير السلامة التي يقرها الطرف المتعاقد الآخر في أي مجال يتعلق بالطاقم الجوي أو الطائرة أو بتشغيلها. وتعقد هذه المشاورات خلال ثلاثين (٣٠) يوماً من تاريخ الطلب.

٢ - إذا تبين لطرف متعاقد بعد إجراء هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحافظ ولا يلتزم بشكل فعال بمعايير السلامة الجوية في أي من تلك المجالات بما ينطبق على الأقل مع الحد الأدنى من المعايير المقررة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة ، فعلى الطرف المتعاقد الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بهذه النتائج والخطوات التي يجدها ضرورية لتطبيق الحد الأدنى من معايير السلامة ، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يتخذ الإجراءات التصحيحية المناسبة. وإذا ما أخفق الطرف المتعاقد الآخر في الإجراءات التصحيحية خلال خمسة عشر (١٥) يوماً أو أية مدة أطول قد يتفق عليها ، فإن ذلك يشكل أساساً لتطبيق المادة (٥) من هذه الاتفاقية .

٣ - على الرغم من ذكر الالتزامات المبينة في المادة (٣٣) من المعاهدة، فإنه من المتفق عليه بأن أية طائرة تشغيلها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لطرف متعاقد في الخدمات من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، فإنه يجوز أن تخضع أثناء وجودها في إقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر لفحص داخلي أو خارجي من قبل ممثلين مفوضين تابعين للطرف المتعاقد الآخر للتأكد من شرعية مستندات الطائرة وملاحيتها ومن الحالة الظاهرة للطائرة ومعداتنا (ويسمى الفحص في هذه المادة بـ " الفحص الميداني ") ، شريطة أن لا يؤدي ذلك إلى تأخير غير مبرر للطائرات.

٤ - إذا أدى أي فحص ميداني من سلسلة الفحوصات الميدانية إلى أي من النتائج الآتية:

(أ) قلق جدي من إن الطائرة أو تشغيلها لا يتفقان مع الحد الأدنى للمعايير المقررة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة.

(ب) قلق جدي من أن هناك قصوراً في المحافظة والالتزام بمعايير السلامة المقررة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة.

فإن للطرف المتعاقد الذي يجري الفحص ، لأغراض المادة (٣٣) من المعاهدة الحرية في أن يستنتج بأن المتطلبات التي تم على أساسها تشغيل الطائرة أو تم بموجبها إصدار أو اعتبار أن تراخيص شهادات تلك الطائرات لا تطابق أو تفوق الحد الأدنى من المعايير المقررة بموجب المعاهدة.

٥ - في حال إذا ما رفض ممثلو مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين السماح بإجراء التفتيش الميداني على طائرة تابعة لهم وفقاً لما هو منصوص عليه في الفقرة (٣) من هذه المادة ، فإن للطرف المتعاقد الآخر الحرية في أن يستنتج وجود قلق جدي كما هو مشار إليه في الفقرة (٤) من هذه المادة ، وله أن يستخلص النتائج المذكورة في تلك الفقرة.

- ٦ - يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في وقف أو تعديل تصريح التشغيل الممنوح لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد فوراً في حالة استنتاج الطرف المتعاقد الأول ، سواء كنتيجة للفحص الميداني أو المشاورات أو بطريقة أخرى أن اتخاذ إجراء فوري يعتبر ضرورياً لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي .
- ٧ - أي إجراء يتخذ من قبل طرف متعاقد وفقاً للفقرة (٢) أو الفقرة (٦) أعلاه ، فإنه يجب أن لا يستمر العمل به في حالة انتهاء الأسباب التي أدت إلى اتخاذه .

المادة (١٦) التعريف

- ١ - يسمح كل طرف متعاقد بوضع أسعار لتذاكر النقل الجوي من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة على أساس الإعتبارات التجارية في السوق . ويقتصر تدخل الطرفين المتعاقدين على الآتي :
- أ) منع الأسعار أو الممارسات التمييزية غير المبررة .
ب) حماية المستهلكين من الأسعار المرتفعة أو الاحتكارية غير المبررة الناتجة عن إساءة استعمال الوضع المهيمن .
ج) حماية مؤسسات النقل الجوي من الأسعار المنخفضة على نحو غير حقيقي بسبب الدعم الحكومي المباشر أو غير المباشر .
- ٢ - على الرغم من ما نكر من أحكام لذات المادة (١٦) ، فإن التعريف التي تفرضها مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين مقابل النقل الذي يتم بصورة كلية داخل الاتحاد الأوروبي يجب أن تخضع لقانون الاتحاد الأوروبي .

المادة (١٧) المناولة الأرضية

طبقاً لقوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين ، بما فيها قانون الاتحاد الأوروبي، بالنسبة لجمهورية قبرص ، فإنه يكون لكل مؤسسة نقل جوي معينة الحق في القيام بمناولتها الأرضية " المناولة الذاتية " في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، أو - وفقاً لرغبتها أن تختار من ضمن مزودي الخدمة المختصين بتقديم خدمات المناولة الأرضية أو بعضها سواء بصورة كاملة أو بجزء منها . وإذا كانت هذه القوانين أو الأنظمة تقيد أو تمنع المناولة الذاتية ، أو إذا لم يوجد من بين المزودين من هو صالح ومختص بتقديم خدمات المناولة الأرضية ، فيجب أن تعامل كل مؤسسة نقل جوي معينة على أسس غير تمييزية باعتبار أنه مسموح لها القيام بالمناولة الذاتية وتقديم خدمات المناولة الأرضية من خلال مزود واحد أو أكثر .

المادة (١٨) دفع المصاريف المحلية

يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بأن يدفعوا المصروفات المحلية في إقليمه ، بما في ذلك شراء الوقود بالعملة المحلية ، أو بأية عملة قابلة للتحويل بحرية وفقاً لاختيار مؤسسات النقل الجوي متى كان ذلك مسموحاً به .

المادة (١٩) توظيف الأجانب وحرية الحصول على الخدمات المحلية

يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بما يلي :

- (أ) أن تستقدم وتستبقي في إقليمه موظفين أجانب لأداء أعمال المهام الإدارية والتجارية والفنية والتشغيلية المتعلقة بتقديم خدمات النقل الجوي ، وذلك طبقاً لقوانين الدخول والإقامة والعمل في الدولة المستقبلية لهم .
- (ب) الاستعانة بخدمات موظفين من أي هيئة أخرى أو شركة أو مؤسسة نقل جوي تعمل في إقليمه وتكون مرخصة بتقديم هذه الخدمات .

المادة (٢٠) بيع وتسويق منتجات الخدمات الجوية

طبقاً للقوانين والأنظمة ، فإنه يجب على كل طرف متعاقد أن يمنح مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر الحق بمزاولة بيع تذاكر السفر في إقليمه سواء بصورة مباشرة أو بواسطة وكلاء تختارهم مؤسسة النقل الجوي بنفسها .

المادة (٢١) الاعتراف بالشهادات والرخص

تعتبر شهادات صلاحية الطيران وشهادات الأهلية والرخص الصادرة أو المعتمدة من قبل طرف متعاقد والتي تكون سارية المفعول معترفاً بها من قبل الطرف المتعاقد الآخر بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة ، شريطة أن تكون هذه الشهادات أو الرخص قد صدرت أو اعتمدت وفقاً للمعايير المقررة بموجب المعاهدة. ومع ذلك، يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في رفض الاعتراف، بالنسبة للرحلات التي تتم فوق إقليمه بموجب شهادات صلاحية الطيران وشهادات الأهلية والرخص التي تمنح لمواطنيه من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

المادة (٢٢)

الانسجام مع المعاهدات متعددة الأطراف

تعد هذه الاتفاقية وملاحقها معجلة وفقاً لشروط أي معاهدة متعددة الأطراف قد تكون ملزمة للطرفين المتعاقدين.

المادة (٢٣)

المشاورات والتعديلات

- ١ - بروح التعاون الوثيق يقوم الطرفان المتعاقدان أو سلطات الطيران المدني التابعة لهما من وقت لآخر بالتشاور فيما بينهما بقصد التأكد من التقيد بأحكام هذه الاتفاقية وملاحقها.
- ٢ - إذا اعتبر أي من الطرفين المتعاقدين أنه من المرغوب فيه تعديل أي من أحكام هذه الاتفاقية، فيجوز له أن يطلب التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر. ويبدأ هذا التشاور خلال ستين (٦٠) يوماً من تاريخ الطلب. ويدخل أي تعديل يتم الاتفاق عليه حيز النفاذ حين يتم تأكيده عبر المذكرات الدبلوماسية التي تلي استيفاء الإجراءات الدستورية أو غيرها من الإجراءات المطلوبة.
- ٣ - يتم التصديق على التعديلات المتعلقة بأحكام الاتفاقية من غير تلك الخاصة بالجدول الملحق من قبل كل طرف متعاقد وفقاً لإجراءاته الدستورية.
- ٤ - يتم الاتفاق بين سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين على التعديلات المتعلقة فقط بملحق جداول الطرق، وتكون هذه التعديلات نافذة فور الموافقة عليها من قبل كل من هذه السلطات.

المادة (٢٤)

تسوية المنازعات

- ١ - إذا ما نشأ أي نزاع بين الطرفين المتعاقدين فيما يختص بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، فعلى الطرفين المتعاقدين أن يبذلا جهودهما أولاً لتسويته بالمفاوضات بينهما.
- ٢ - إذا فشل الطرفان المتعاقدان في التوصل للتسوية من خلال المفاوضات، جاز لهما الاتفاق على إحالة النزاع للفصل فيه من قبل شخص أو هيئة، فإذا لم يتفقا على ذلك فيجب أن يحال النزاع بناء على طلب أي منهما إلى هيئة تحكيم تشكل من ثلاثة محكمين، ويعين كل من الطرفين محكماً فيها ويعين المحكم الثالث من قبل الاثنين الذين تمت تسميتهما. ويعين كل طرف من الطرفين المتعاقدين محكماً له خلال ستين (٦٠) يوماً من تاريخ استلام أي منهما بإخطاراً من الطرف الآخر عبر القنوات

الدبلوماسية يطلب فيه تحكيم النزاع من قبل هيئة تحكيم ، ويعين المحكم الثالث خلال مدة إضافية تبلغ ستين (٦٠) يوماً . وإذا فشل أي من الطرفين المتعاقدين في تعيين محكمه خلال المدة المحددة أو إذا لم يعين المحكم الثالث خلال المدة المحددة، يتولى رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي - بناء على طلب أي من الطرفين - المحكم أو المحكمين حسب الأحوال. وفي هذه الحالة، يجب أن يكون المحكم الثالث مواطناً لدولة ثالثة ويجب أن يتصرف كرئيس لهيئة التحكيم.

٣ - يذعن الطرفان المتعاقدان لأي حكم يتخذ بموجب الفقرة (٢) من هذه المادة .

٤ - يتشارك الطرفان المتعاقدان مصاريف التحكيم مناصفة بينهما.

المادة (٢٥)

إنهاء الاتفاقية

١ - يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر بقراره في إنهاء هذه الاتفاقية . ويبلغ هذا الإخطار في الوقت ذاته لمنظمة الطيران المدني الدولي.

٢ - وفي هذه الحالة ، تنتهي الاتفاقية بعد اثني عشر (١٢) شهراً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار ، ما لم يسحب إخطار الإنهاء بالاتفاق المتبادل بين الطرفين قبل انتهاء المدة . وفي حالة عدم إقرار الطرف المتعاقد الآخر باستلامه لإخطار الإنهاء، فيعتبر الإخطار مستملاً بعد أربعة عشر (١٤) يوماً من استلام منظمة الطيران المدني الدولي للإخطار .

المادة (٢٦)

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

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

المادة (٢٧)

الملاحق

تعتبر ملاحق هذه الاتفاقية جزءاً منها وأية إشارة لها تتضمن الإشارة للملاحق ، ما لم يشترط غير ذلك بوضوح .

المادة (٢٨)
دخول الاتفاقية حيز النفاذ

تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ في اليوم الثلاثين التالي لإخطار الطرفين المتعاقدين كل منهما الآخر عبر المذكرات الدبلوماسية باستيفاء الإجراءات الدستورية .

حررت هذه الاتفاقية من نسختين أصليتين باللغات العربية و اليونانية والانجليزية ، ولكل من النسختين حجبة متساوية .

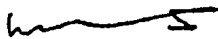
وفي حال الاختلاف في التفسير يرجح النص الانجليزي. ويحتفظ كل طرف بنسخة من أجل التنفيذ.

وإشهاداً على ذلك قام الموقعان أدناه المفوضان بحسب الأصول من قبل حكومتيهما بتوقيع هذه الاتفاقية .

وقعت في مدينته المنامة بتاريخ ١٨ جمادى الأولى ١٤٣٦ هـ الموافق ٩ مارس ٢٠١٥ م.

عن حكومة جمهورية قبرص

عن حكومة مملكة البحرين



ملحقجدول الطرق١ - الجدول (١)

الطرق التي تسييرها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية قبرص:

من	إلى	نقاط وسطية	نقاط فيما وراء
نقاط في قبرص	البحرين	أية نقاط	أية نقاط

٢ - الجدول (٢)

الطرق التي تسييرها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين:

من	إلى	نقاط وسطية	نقاط فيما وراء
البحرين	لارنكا و/ أو بنافوس	أية نقاط	أية نقاط

٢ - لا تمارس حقوق النقل الجوي بموجب الحرية الخامسة بين نقاط وسطية أو نقاط فيما وراء إقليم الطرف المتعاقد الآخر ما لم يتفق على ذلك بين الطرفين المتعاقدين.

**AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BAHRAIN
AND
THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF CYPRUS**

The Government of the Kingdom of Bahrain and the Government of the Republic of Cyprus (hereinafter referred to in this Agreement as the Contracting Parties) being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;

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

Have agreed as follows:

**ARTICLE 1
DEFINITIONS**

- I. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:
 - (a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or been ratified by both Contracting Parties,
 - (b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Government of the Kingdom of Bahrain Ministry of Transportation and Telecommunications represented by Civil Aviation Affairs and in the case of the Government of the Republic of Cyprus the Minister of Communications and Works, 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 "designated airline" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;

- (d) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;
 - (e) the term "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
 - (f) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.
 - (g) the term "user charges" means a charge made to airline by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport property or facilities, including related services and facilities, for aircraft, their crew, passengers and cargo.
 - (h) the term "EU Member State" means a State that is now or in the future a contracting party to the Treaty establishing the European Union ;
 - (i) the term "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union;
2. It is understood that the titles given to the Articles of this Agreement do in no way restrict or extend the meaning of any of the provisions of this Agreement.

ARTICLE 2 APPLICABILITY OF CHICAGO CONVENTION

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

ARTICLE 3 GRANTING OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Route Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively.

2. The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, whilst operating an agreed service on a specified route, the following rights:
 - (a) to fly, without landing, across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
 - (c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Route Schedule annexed to this Agreement, for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.
3. Nothing in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the privilege of taking on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 4 DESIGNATION OF AIRLINES

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.
2. On receipt of such a designation the other Party shall grant the appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:

In the case of an airline designated by the Government of the Kingdom of Bahrain

 - (a) It is established in the territory of the Kingdom of Bahrain and is licensed in accordance with the applicable law of the Kingdom of Bahrain; and
 - (b) The Kingdom of Bahrain has and maintains effective regulatory control of the airline; and

(c) The airline is owned, and it is effectively controlled by the Kingdom of Bahrain and / or their nationals.

In the case of an airline designated by the Government of the Republic of Cyprus:

- (a) It is established in the territory of the Republic of Cyprus under the EU Treaties and has a valid Operating License in accordance with European Union Law; and
- (b) effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation; and
- (c) the air carrier is owned directly or through majority ownership, and it is effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and / or by nationals of such States.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention
4. When an airline has been so designated and authorized it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 16 of this Agreement is in force in respect of that service.

**ARTICLE 5
REFUSAL, REVOCATION OR SUSPENSION
OF OPERATING AUTHORIZATION**

1. Either party may revoke, suspend or limit the operating authorization or technical permissions of an airline designated by the other Party where:

In the case of an airline designated by the Government of the Kingdom of Bahrain:

- (a) It is not established in the territory of the Kingdom of Bahrain; or is not licensed in accordance with the applicable law of the Kingdom of Bahrain; or
- (b) The Kingdom of Bahrain is not maintaining effective control of the airline; or
- (c) The airline is not owned, and it is not effectively controlled by the Kingdom of Bahrain and / or their nationals.

In the case of an airline designated by the Government of the Republic of Cyprus:

- (a) it is not established in the territory of the Republic of Cyprus under the EU Treaties or does not have a valid operating License in accordance with European Union law; or
- (a) effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the European Union Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation; or
- (b) the air carrier is not owned directly or through majority ownership, or it is not effectively controlled by Member States of the European Union or the European Free Trade Association and / or by nationals of such States.

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

3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 25 shall not be prejudiced.

ARTICLE 6 USER CHARGES

1. A Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airlines of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airlines operating similar international air services.
2. A Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airlines using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through those airlines representative organizations. Reasonable notice of any proposal for changes in use charges should be given to users.

ARTICLE 7 EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER DUTIES

1. Aircraft of the designated airline(s) of one Contracting Party operating international services as well as supplies of fuel, lubricating oils, other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment and stores including food, beverages and tobacco shall, upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party, be exempt on the basis of reciprocity from customs duties, inspection fees and other similar duties or charges, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used or consumed by such aircraft on flights over that territory.
2. There shall also be exempt from all import duties and taxes, on a reciprocal basis, air tickets, promotional items, reservations, communication equipment, shipping documents and labels for luggage, all printed with the name or the emblem of the airline(s), imported into the territory of either Contracting Party by the designated airline(s) of the other Contracting Party or its agents, for the exclusive use for the servicing of its own aircraft and passengers.
3. Regular airborne equipment, as well as materials and supplies 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 such other Party.

4. There shall also be exempt from the same duties, fees and charges, with the exception of charges corresponding to the service performed:
 - (a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of the said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international air service 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 international air services by the designated airline(s) of the other Contracting Party.
5. Materials referred to in paragraph 2,3, and 4 above may be placed under the supervision or control of the customs authorities up to such time as they may be re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

ARTICLE 8 TAXATION OF AVIATION FUEL

Nothing in this Agreement shall prevent the Republic of Cyprus 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 Cyprus and another point in the territory of Republic of Cyprus or in the territory of any other Member States of the European Union.

ARTICLE 9 PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF THE AGREED SERVICES

1. The designated airlines of the two Contracting Parties shall be afforded fair and equal opportunity in the operation of the agreed services on the specified routes.
2. In operating the agreed services, the designated airline(s) of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline(s) of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide(s) on the whole or part of the same routes.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision, at a reasonable

- load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirement for the carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline(s) and the territory of the other Contracting Party. Provision for the carriage of passengers and cargo including mail both taken on board and discharged at points on the specified routes in the territories of states other than that designating the airline(s) shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:
- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline(s);
 - (b) Traffic requirements of the area through which the agreed service passes, after taking account of other transport services established by airlines of the states comprising the area;
 - (c) the requirements of through airline operation.
4. In order that the designated airlines may be afforded fair and equal treatment, the frequency of the services and their capacity, as well as the flight schedules shall be subject to approval by the aeronautical authorities of the two Contracting Parties. This requirement should also be met in case of any change concerning the agreed services.
5. The aeronautical authorities of the two Contracting Parties should, if necessary, endeavour to reach a satisfactory arrangement regarding flight schedules, capacity and frequencies.

ARTICLE 10 : APPROVAL OF TIME-TABLE

The designated airline(s) of either Contracting Party shall, not later than sixty (60) days prior to the date of operation of any agreed service(s), submit its proposed time-tables to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval. Such time-tables shall include the type of service and aircraft to be used, the flight schedule and any other relevant information. This shall, likewise, apply to any subsequent changes. In special cases this time limit may be reduced subject to the approval of the said authorities.

ARTICLE 11 SUPPLY OF STATISTICS

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by their designated airlines to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airlines to its national aeronautical authorities. Such data shall include detail on volume, distribution, origin and destination of the traffic. Any additional statistical traffic data which the aeronautical authorities of one Contracting Party may desire from the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, upon request, be a subject of mutual discussion and agreement between the two Contracting Parties.

ARTICLE 12 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, stay in and departure from the territory of the other 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, currency, health and quarantine shall apply to passengers, crew, cargo and mail carried by the aircraft of the designated airline(s) of the other Contracting Party while they are within the said territory.

ARTICLE 13 TRANSFER OF EARNINGS

1. Each Contracting Party grants to the designated airline(s) of the other Contracting Party the right of free transfer, in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the territory of which the revenue earned, of the excess of receipts over expenditure earned by that airline in the territory of the other Contracting Party in connection with the carriage of passengers, mail and cargo.

2. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the designated airline(s) of the other Contracting Party, the latter shall have the right to impose reciprocal restrictions on the designated airline(s) of that Contracting Party.

ARTICLE 14 AVIATION SECURITY

1. The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm that their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference, and in particular their obligations under the Chicago Convention, the Convention on offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol For The Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosive for the Purpose of Detection signed at Montreal on 1 March 1991 and any other agreement or protocol on aviation to which the Contracting Parties adhere to.
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

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

ARTICLE 15 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 step considered necessary to conform with those minimum standards, and that other contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 5 of this Agreement.
3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, it is agreed that any aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of another Party, may, while within the territory of the other Contracting party, be made the

subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.

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 an aircraft operated by the airline or airlines of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 above is denied by the 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 in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline or airlines of the Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 2 or 6 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 16 TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow Prices for air transportation 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 unreasonably discriminatory prices or practices;
 - b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position;
 - c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.
2. Notwithstanding of this Article 16, the tariffs to be charged by the designated airline(s) of the Government of Kingdom of Bahrain for carriage wholly within the European Union shall be subject to European Union Law.

ARTICLE 17 GROUND HANDLING

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

ARTICLE 18 PAYMENT OF LOCAL EXPENSES

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

ARTICLE 19 NON NATIONAL PERSONNEL AND ACCESS TO LOCAL SERVICES

Each contracting Party shall permit air carriers 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, 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.

ARTICLE 20 SALE AND MARKETING OF AIR SERVICE PRODUCTS

Subject to the laws and regulations, each Contracting Party shall grant the designated airline(s) of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at the airline's discretion, through agents.

ARTICLE 21 RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES

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 agreed services on the specified routes provided that such certificates or licenses were issued or rendered valid in conformity with the standards established under the Convention. Each Contracting Party, however, reserves the right to refuse to recognize, for flight above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

ARTICLE 22 CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTIONS

This Agreement and its Annexes will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding upon the Contracting Parties.

ARTICLE 23 CONSULTATION AND AMENDMENTS

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 ensuring the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and the Annexes thereto.
2. If either Contracting party considers it desirable to amend any of the provisions of this Agreement, it may request consultation with the other Contracting Party. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of the request. Any amendments so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes following completion of the constitutional or otherwise required procedures.
3. Amendments relating to the provisions of Agreement other than those of the annexed Schedules shall be approved by each Contracting party in accordance with its constitutional procedures.
4. Amendments relating only to the provisions of the annexed Schedules may be agreed upon between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. Such amendments will become effective as soon as they are approved by both aeronautical authorities.

ARTICLE 24 SETTLEMENT OF DISPUTES

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall, in the first place, endeavor to settle it by negotiation.

2. if the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute shall, 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 by such a tribunal, 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 and shall act as President of the arbitral tribunal.
3. The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.
4. The expenses of the arbitration shall be equally shared between the Contracting Parties.

ARTICLE 25 TERMINATION.

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice 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 the 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 the notice by the International Civil Aviation Organization.

**ARTICLE 26
REGISTRATION WITH ICAO**

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

**ARTICLE 27
ANNEXES**

Annexes to this Agreement shall be deemed to be part of the Agreement and all references to them shall include reference to the Annexes, except where otherwise expressly provided.

**ARTICLE 28
ENTRY INTO FORCE**

This Agreement shall enter into force on the 30th day after the Contracting Parties have notified each other through diplomatic notes that the required constitutional formalities have been fulfilled.

This Agreement is drawn in two originals in the Arabic, Greek and English Languages both originals being equally authentic. In case of any divergence in interpretation the English Language text shall prevail. Each Party retains one copy for implementation.


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

DONE in Manama on this 9th day of March, 2015.

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



**For the Government of the
Republic of Cyprus**



ANNEXROUTE SCHEDULE

1. SCHEDULE 1

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

<u>From</u>	<u>To</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points Beyond</u>
Points in Cyprus	Bahrain	Any points	Any points

2. SCHEDULE 2

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

<u>From</u>	<u>To</u>	<u>Intermediate Points</u>	<u>Points Beyond</u>
Bahrain	Larnaca and / or Paphos	Any points	Any points

3. No fifth freedom traffic right shall be exercised between intermediate points or points beyond and the territory of the other Contracting Party unless an agreement to that effect is made between the two Contracting Parties.