

تصدر عن وزارة شؤون الإعلام

مملكة البحرين

المراسلات

المشرف العام

الجريدة الرسمية

وزارة شؤون الإعلام

فاكس: 00973-17681493

ص.ب 26005

المنامة-مملكة البحرين

البريد الإلكتروني:

officialgazette@iaa.gov.bh

الاشتراكات

قسم التوزيع

وزارة شؤون الإعلام

فاكس: 00973 17871731-

ص.ب: 253

المنامة-مملكة البحرين

الإعلام والتنمية

محتويات العدد

- ٥ أمر ملكي رقم (٢٩) لسنة ٢٠١٧ بتعيينات قضائية.....
- أمر ملكي رقم (٣٠) لسنة ٢٠١٧ بتكليف ولي العهد نائب القائد الأعلى
- ٨ القيام بمهام الحكم.....
- قانون رقم (١٣) لسنة ٢٠١٧ بالتصديق على اتفاقية النقل الجوي
- ٩ بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية التشيك
- قانون رقم (١٤) لسنة ٢٠١٧ بالتصديق على اتفاقية الخدمات الجوية
- ٧١..... بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جورجيا.....
- قانون رقم (١٥) لسنة ٢٠١٧ بالتصديق على اتفاقية نقل المحكوم عليهم بين
- ١٣٣ حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية الهند
- قانون رقم (١٦) لسنة ٢٠١٧ بالتصديق على اتفاقية الخدمات الجوية بين
- ١٤٨ حكومة مملكة البحرين وحكومة المجر
- قرار رقم (٩٢) لسنة ٢٠١٧ بشأن إلغاء الترخيص السياحي لمرفق غاردن
- (Gardens) بفندق غراند سفير.....
- ١٨٤ قرار رقم (٩٣) لسنة ٢٠١٧ بشأن تنظيم نشاط الرحلات السياحية البحرية الداخلية
- ١٨٥ قرار رقم (١٧) لسنة ٢٠١٧ بشأن اعتماد الأنشطة المهنية التي لا يجوز لصاحب العمل
- الأجنبي مزاولتها دون الحصول على تصريح بذلك من هيئة تنظيم سوق العمل.....
- ١٨٧ إعلانات مركز المستثمرين
- ١٨٨ إعلان غرفة البحرين لتسوية المنازعات
- ١٩٨

أمر ملكي رقم (٢٩) لسنة ٢٠١٧

بتعيينات قضائية

نحن حمد بن عيسى آل خليفة

ملك مملكة البحرين.

بعد الاطلاع على الدستور،

وعلى قانون السلطة القضائية الصادر بالمرسوم بقانون رقم (٤٢) لسنة ٢٠٠٢ وتعديلاته،

وبناءً على اقتراح المجلس الأعلى للقضاء،

أمرنا بالآتي:

المادة الأولى

يُعيّن وكيلاً بمحكمة الاستئناف العليا المدنية، ومحامياً عاماً بدرجة وكيل بمحكمة الاستئناف

العليا، كل من:

١. القاضي صلاح أحمد عباس القطان.
٢. القاضي إبراهيم سلطان إبراهيم الزايد.
٣. القاضي خالد أحمد صالح المدفع.
٤. القاضي عبدالله محمد علي الأشراف.
٥. القاضي مصطفى مصطفى عبدالرحمن حسن.
٦. القاضي يوسف علي صالح إبراهيم.
٧. المستشار وائل رشيد خليفة بوعلاي (محامياً عاماً)
٨. المستشار أحمد محمد علي الحمّادي (محامياً عاماً)
٩. المستشار أسامة علي جاسم العوفي (محامياً عاماً)
١٠. المستشار نواف عبدالله عبدالعزيز حمزة (محامياً عاماً)
١١. المستشار هارون عثمان يوسف الزياتي (محامياً عاماً)
١٢. القاضي علي أحمد جمعة الكعبي.
١٣. القاضي علي خليفة أحمد الظهراني.
١٤. القاضي محمد ميرزا محمد أمان.
١٥. القاضي خليفة راشد أحمد مجيران.
١٦. القاضي موسى عبدالله محمد الموسى.
١٧. القاضي مانع راشد عبدالله البوفلاسة.
١٨. القاضي جمعة عبدالله محمد الموسى.

١٩. المستشار حسين محمد حسين البوعلي (محامياً عاماً)
٢٠. القاضي معاذ مبارك محمد العايدي.
٢١. المستشار نايف يوسف محمد محمود (محامياً عاماً)
٢٢. المستشار ممدوح أحمد عبدالله المعاودة (محامياً عاماً)
٢٣. المستشار فهد سالم عتيق بونوفل (محامياً عاماً)
٢٤. القاضي الشيخ حمد بن سلمان بن محمد آل خليفة.
٢٥. القاضي محمد سعيد ملا العرادي.

المادة الثانية

- يُعيّن وكيلاً بمحكمة الاستئناف العليا الشرعية (الدائرة السنية) كل من:
١. فضيلة الشيخ وليد عبدالمنعم أحمد المحمود.
٢. فضيلة الشيخ الدكتور عبدالرحمن محمد خليفة الفاضل.
٣. فضيلة الشيخ الدكتور عبدالرحمن ضرار عبدالرحمن الشاعر.

المادة الثالثة

- يُعيّن قاضياً بمحكمة الاستئناف العليا الشرعية (الدائرة السنية) كل من:
١. فضيلة الشيخ الدكتور فيصل عبدالله محمد الغرير.
٢. فضيلة الشيخ حمد سامي الفضل الدوسري.

المادة الرابعة

- يُعيّن فضيلة الشيخ عمر بن دعيج بن عبدالله بن حمود آل خليفة قاضياً بالمحكمة الكبرى الشرعية (الدائرة السنية) من الفئة (أ).

المادة الخامسة

- يُعيّن وكيلاً بمحكمة الاستئناف العليا الشرعية (الدائرة الجعفرية) كل من:
١. فضيلة الشيخ صلاح عبدالعزيز عبدالله.
٢. فضيلة الشيخ فيصل جواد علي المشعل.
٣. فضيلة الشيخ عبدالنبي عباس محمد الحداد.
٤. فضيلة الشيخ زكريا عبدالله علي الصديدي.

المادة السادسة

- يُعيّن قاضياً بمحكمة الاستئناف العليا الشرعية (الدائرة الجعفرية) كل من:
١. فضيلة الشيخ علي جاسم محمد إبراهيم.
 ٢. فضيلة الشيخ باقر عيسى عبدالله المحروس.
 ٣. فضيلة الشيخ علي عبدالهادي عبدالله خليفة.
 ٤. فضيلة الشيخ محمد طاهر سليمان المدني.

المادة السابعة

- يُعيّن قاضياً بالمحكمة الكبرى الشرعية (الدائرة الجعفرية) من الفئة (أ) كل من:
١. فضيلة الشيخ سليمان الشيخ منصور محمد الستري.
 ٢. فضيلة الشيخ سعيد جعفر راشد حمّاد.
 ٣. فضيلة الشيخ مهدي موسى أحمد كاظم.

المادة الثامنة

يُنقل القاضي محمد جمال محمد سلطان، القاضي بالمحكمة الكبرى المدنية من الفئة (ب) للعمل
وكيلاً للنائب العام.

المادة التاسعة

يُعمل بهذا الأمر من تاريخ صدوره، ويُنشر في الجريدة الرسمية.

ملك مملكة البحرين
حمد بن عيسى آل خليفة

صدر في قصر الرفاع:

بتاريخ: ١٥ شعبان ١٤٣٨هـ

الموافق: ١١ مايو ٢٠١٧م

أمر ملكي رقم (٣٠) لسنة ٢٠١٧
بتكليف ولي العهد نائب القائد الأعلى
القيام بمهام الحكم

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

أمرنا بالآتي:
المادة الأولى

يُعهد إلى وليّ عهدنا نائب القائد الأعلى، صاحب السمو الملكي الأمير سلمان بن حمد بن عيسى آل خليفة، القيام بمهام الحكم نيابة عنّا أثناء مدة غيابنا في الخارج.

المادة الثانية

يُعمل بهذا الأمر من تاريخ صدوره، وينشر في الجريدة الرسمية.

ملك مملكة البحرين
حمد بن عيسى آل خليفة

صدر في قصر الرفاع:

بتاريخ: ١٥ شعبان ١٤٣٨هـ

الموافق: ١١ مايو ٢٠١٧م

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

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

المادة الأولى

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

المادة الثانية

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

ملك مملكة البحرين
حمد بن عيسى آل خليفة

صدر في قصر الرفاع:

بتاريخ: ١٤ شعبان ١٤٣٨هـ

الموافق: ١٠ مايو ٢٠١٧م

اتفاقية النقل الجوي
بين
حكومة مملكة البحرين
و
حكومة جمهورية التشيك

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

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

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

المادة (1)

التعريف

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

المادة (2) حقوق النقل الجوي

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

المادة (3)

التعيين وترخيص التشغيل لمؤسسات النقل الجوي

(1) لكل طرف متعاقد الحق في تعيين مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها وله سحب تعيين أي من تلك المؤسسات أو استبدال مؤسسة أخرى محل المعينة سابقاً. ويتم ذلك التعيين بإخطار كتابي متبادل بين سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين.

(2) طبقاً للأحكام الواردة بالفقرتين (3) و (4) من هذه المادة، فإنه يتعين على سلطات الطيران عند استلامها إخطار التعيين أن تمنح مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر تراخيص التشغيل اللازمة دون تأخير .

(3) يجوز لسلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنها مؤهلة للوفاء بالشروط المنصوص عليها بالقوانين واللوائح المطبقة من قبل السلطات المذكورة لتشغيل خدمات النقل الجوي الدولية ، وذلك بما يتفق مع أحكام المعاهدة .

(4) يحق لسلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين رفض تعيين أية مؤسسة للنقل الجوي ورفض منح ترخيص التشغيل المشار إليه بالفقرة (2) من هذه المادة أو فرض الشروط التي تراها ضرورية لممارسة الحقوق المحددة بالمادة (2) من هذه الاتفاقية في حالة عدم إثبات الطرف المتعاقد الآخر بأن :

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

(1) أن تكون مؤسسة النقل الجوي حاصلة على ترخيص تشغيل ساري المفعول وشهادة مشغل جوي صادرة من مملكة البحرين ، وأن تمارس الرقابة التنظيمية الفعلية على ذات المؤسسة ويحتفظ بها من قبل مملكة البحرين ، و

(2) أن يكون المقر الرئيسي لأعمال مؤسسة النقل الجوي كائن في إقليم مملكة البحرين .

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

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

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

المادة (4) إلغاء ووقف ممارسة الحقوق

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

المادة (5)

تطبيق القوانين والأنظمة والإجراءات

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

المادة (6) أمن الطيران

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

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

المادة (7) سلامة الطيران

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

(6) إذا أدى الفحص الميداني أو سلسلة الفحوصات الميدانية إلى استنتاج :
أ) أن الطائرة أو تشغيلها لا يتفقان بشكل يدعو للقلق الجدي مع مستويات الحد الأدنى لمعايير السلامة الجوية النافذة في حينه وفقاً للمعاهدة، أو

ب) افتقار التطبيق والإدارة الفعالة بشكل يدعو للقلق الجدي لمتطلبات الصيانة وإدارة معايير السلامة الجوية النافذة في حينه وفقاً للمعاهدة.

فإنه يحق للطرف المتعاقد الذي يجري الفحص وفقاً للأغراض التي نصت عليها المادة (33) من المعاهدة الاستنتاج بأن المتطلبات التي بموجبها أصدرت الشهادات أو الرخص الخاصة بالطائرة، أو تلك التي اعتبرت أنها سارية، أو أن المتطلبات التي تم بموجبها تشغيل الطائرة لا تعادل أو لا تفوق الحد الأدنى للمعايير القياسية المعمول بها وفقاً للمعاهدة.

(7) في حالة رفض ممثلي مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين إجراء الفحص الميداني على الطائرات التي تشغيلها تلك المؤسسات طبقاً للفقرة (5) من هذه المادة، فإنه يحق للطرف المتعاقد الآخر أن يستنتج بأن القلق الجدي المشار إليه بالفقرة (6) من هذه المادة قد تحقق ، الأمر الذي يؤدي إلى الاستنتاجات المذكورة في تلك الفقرة .

(8) يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في إيقاف أو تعديل ترخيص التشغيل الصادر لمؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً في حالة استنتاج الطرف المتعاقد الأول بأن اتخاذ إجراءات عاجلة ضروري لسلامة عمليات مؤسسة النقل الجوي سواء نتيجة للفحص الميداني أو سلسلة الفحوصات الميدانية أو نتيجة للمشاورات أو غيرها.

(9) أي إجراء يتخذ من قبل أي من الطرفين المتعاقدين طبقاً للفقرتين (4) و (8) أعلاه، يجب ألا يستمر العمل به في حالة انتهاء الأسباب التي أدت إلى اتخاذه.

(10) إذا عينت جمهورية التشيك مؤسسة نقل جوي تمارس وتحتفظ دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي بالسيطرة التنظيمية الفعلية عليها ، فإن حقوق الطرف المتعاقد الآخر المنصوص عليها بهذه المادة يجب أن تطبق بصورة متساوية ، وذلك فيما يتعلق باعتماد وممارسة ، أو الاحتفاظ بمعايير السلامة المطبقة من قبل تلك الدولة العضو بالاتحاد الأوروبي ، وكذلك فيما يتعلق بترخيص تشغيل تلك المؤسسة .

المادة (8) الأحكام الجمركية

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

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

المادة (9)

استخدام المطارات ومرافق الطيران

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

المادة (10)
العبور المباشر

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

المادة (11)
بيع الخدمات وتحويل الإيرادات

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

المادة (12) التعريف

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

المادة (13)

السعة

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

المادة (14) الرمز المشترك

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

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

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

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

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

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

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

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

المادة (15) جداول الرحلات

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

المادة (16) الخدمات البينية

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

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

المادة (17)
تمثيل مؤسسات النقل الجوي

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

المادة (18) المناولة الأرضية

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

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

المادة (19) توفير المعلومات

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

المادة (20)
المشاورات

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

المادة (21) التعديلات

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

المادة (22) تسوية المنازعات

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

المادة (23)
التسجيل

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

المادة (24) إنهاء الاتفاقية

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

المادة (25)
الدخول حيز النفاذ

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

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

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

عن حكومة
جمهورية التشيك

عن حكومة
مملكة البحرين

الملحقالقسم (1)

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

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

القسم (2)

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

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

ملاحظات :

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

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

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

AIR TRANSPORT AGREEMENT

BETWEEN

THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BAHRAIN

AND

THE GOVERNMENT OF THE CZECH REPUBLIC

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

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

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

Have agreed as follows:

Article 1**DEFINITIONS**

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

- (a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
- (b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Kingdom of Bahrain the Ministry of Transportation and Telecommunications represented by Civil Aviation Affairs and, in the case of the Czech Republic the Ministry of Transport, or, in both cases, any other authority legally empowered to perform the functions exercised by the said aeronautical authorities;
- (c) the term "designated airline" means each airline that one Contracting Party has designated in writing to the other Contracting Party and which has been authorized in accordance with Article 3 of this Agreement to operate the agreed services on the specified routes in conformity with Article 2 of this Agreement;
- (d) the terms "territory", "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meaning respectively assigned to them in Articles 2 and 96 of the Convention;
- (e) the term "agreed services" means scheduled international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, baggage, cargo and mail;
- (f) the term "specified route" means a route specified in the Annex to this Agreement;

- (g) the term "capacity" in relation to the agreed services means the capacity of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route;
- (h) the term "tariff" means the prices or charges to be paid for carriage of passengers, baggage and cargo (excluding remuneration and conditions for the carriage of mail) and the conditions under which those prices and charges apply, including commissions to be paid on the carriage for agency services, charges and conditions for any services ancillary to such carriage which are offered by airlines and also include any significant benefits provided in association with the carriage;
- (i) the term "Annex" means the Annex to this Agreement or as amended in accordance with the provisions of Article 21 of this Agreement. The Annex forms an integral part of this Agreement and all references to the Agreement shall include the Annex except where explicitly agreed otherwise;
- (j) the term "EU Treaties" means the Treaty on European Union and the Treaty on the functioning of the European Union.

Article 2**TRAFFIC RIGHTS**

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

Article 3**DESIGNATION AND OPERATING AUTHORIZATION**

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

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

Article 4**REVOCATION AND SUSPENSION OF RIGHTS**

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

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

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

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

Article 6

AVIATION SECURITY

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

- (6) Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading.
- (7) Each Contracting Party shall also give a sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable security measures to meet a particular threat.
- (8) When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
- (9) When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within thirty (30) days from the date of the delivery of such request shall constitute grounds for application of Article 4 of this Agreement. If required by a serious emergency, either Contracting Party may take interim action prior to the expiry of this period.

Article 7

AVIATION SAFETY

- (1) Certificates of airworthiness, certificate of competency and licences, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided that such certificates and licences are at least equal to or above the minimum standards which are established pursuant to the Convention.
- (2) Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party or by any other State.
- (3) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days from the date of the delivery of that request.
- (4) If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 of this Agreement.
- (5) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by, or, under the lease agreement, on behalf of an airline of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorized representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called "ramp inspection"), provided this does not lead to unreasonable delay.
- (6) If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

- (a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at the time pursuant to the Convention, or
- (b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,
- the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licenses in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.
- (7) In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by, or, on behalf of an airline of one Contracting Party in accordance with paragraph (5) of this Article is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph (6) of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.
- (8) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorization of an airline of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultations or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
- (9) Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (4) or (8) above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
- (10) Where the Czech Republic has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another European Union Member State, the rights of the other Contracting Party under this Article shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other European Union Member State and in respect of the operating authorization of that airline.

Article 8**CUSTOMS PROVISIONS**

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

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

Article 9

USE OF AIRPORTS AND AVIATION FACILITIES

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

Article 10**TRANSIT**

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

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

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

Article 12**TARIFFS**

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

Article 13**CAPACITY**

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

Article 14**CODE-SHARING**

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

Article 15**TIMETABLES**

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

Article 16

INTERMODAL SERVICES

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

Article 17

AIRLINE REPRESENTATION

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

Article 18**GROUND HANDLING**

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

Article 19**PROVISION OF INFORMATION**

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

Article 20**CONSULTATIONS**

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

Article 21**AMENDMENTS**

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

Article 22**SETTLEMENT OF DISPUTES**

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

Article 23**REGISTRATION**

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

Article 24**TERMINATION**

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

Article 25**ENTRY INTO FORCE**

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

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

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



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



**For the Government
of the Czech Republic**

ANNEX

Section I

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

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

Section II

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

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

Notes:

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

قانون رقم (١٤) لسنة ٢٠١٧
بالتصديق على اتفاقية الخدمات الجوية
بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جورجيا

نحن حمد بن عيسى آل خليفة
ملك مملكة البحرين.
بعد الاطلاع على الدستور،
وعلى اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جورجيا الموقعة في مملكة
البحرين بتاريخ ٢١ يناير ٢٠١٦،
أقر مجلس الشورى ومجلس النواب القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

المادة الأولى

صودق على اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جورجيا الموقعة في
مملكة البحرين بتاريخ ٢١ يناير ٢٠١٦، والمرافقة لهذا القانون.

المادة الثانية

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

ملك مملكة البحرين
حمد بن عيسى آل خليفة

صدر في قصر الرفاع:

بتاريخ: ١٤ شعبان ١٤٣٨هـ

الموافق: ١٠ مايو ٢٠١٧م

اتفاقية الخدمات الجوية
بين
مملكة البحرين وحكومة جورجيا

إن حكومة مملكة البحرين وحكومة جورجيا (المشار إليهما فيما بعد بـ"الطرفين المتعاقدين")،

باعتبارهما طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع عليها في شيكاغو في السابع من ديسمبر 1944 ،

رغبة منهما في عقد اتفاقية مكملة طبقاً للمعاهدة المذكورة ، يكون غرضها إقامة وتشغيل خدمات جوية بين وفيما وراء إقليميهما ،

وإقراراً منهما بأهمية النقل الجوي كوسيلة لخلق وتعزيز الصداقة ، والتفاهم والتعاون بين شعبي البلدين ،

ورغبة منهما في تسهيل التوسع في إتاحة الفرص للنقل الجوي ،

فقد اتفقتا على ما يلي :

المادة (1)

تعريف

- 1- لأغراض هذه الاتفاقية، ما لم ينص على خلاف ذلك ، فإن مصطلحات كل من :
- (أ) "سلطة الطيران" يقصد بها بالنسبة لحكومة مملكة البحرين، وزارة المواصلات والاتصالات ممثلة في شئون الطيران المدني وبالنسبة لحكومة جورجيا، وزارة الاقتصاد والتنمية المستدامة ، و/ أو وكالة الطيران المدني ، أو في كلتا الحالتين يقصد بها أي هيئة أو شخص يكون مخولاً لأداء أية مهمة تتعلق بهذه الاتفاقية .
- (ب) "الخدمات المتفق عليها" يقصد بها الخدمات الجوية الدولية المنتظمة للنقل بين وفيما وراء إقليمي كل من جورجيا ومملكة البحرين للمسافرين ، والامتعة ، والشحن ، والبريد بصورة مجتمعة أو منفردة .
- (ج) "اتفاقية" يقصد بها هذه الاتفاقية ، وملحقها ، وأي تعديلات تطرأ على الملحق ، أو على الاتفاقية ، ويجب أن تشكل ذات التعديلات جزءاً لا يتجزأ منها .
- (د) "خدمة جوية" و "خدمة جوية نولية" و "مؤسسة نقل جوي" و "التوقف لأغراض غير تجارية " تكون لها المعاني الواردة لها على التوالي في المادة (96) من المعاهدة.
- (هـ) "معاهدة" يقصد بها معاهدة الطيران المدني الدولي ، المفتوحة للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944، وتشمل :
- 1- أي تعديل طرأ عليها ودخل حيز النفاذ طبقاً للمادة 94 (أ) من المعاهدة، ومصديق عليه من قبل الطرفين المتعاقدين .
- 2- أي ملحق أو تعديل طرأ عليها يكون معتمداً بموجب المادة (90) من تلك المعاهدة ، وذلك بقدر ما يتحقق سريان مثل ذلك الملحق أو التعديل في أي وقت بالنسبة لكلا للطرفين المتعاقدين .
- (و) "مؤسسة النقل الجوي المعينة " يقصد بها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي تم تعيينها ورخص لها طبقاً للمادة (3) من هذه الاتفاقية.
- (ز) "تعرفة" يقصد بها الاسعار التي تفرض مقابل نقل المسافرين ، والامتعة ، والشحن باستثناء شروط وأجور نقل البريد .

(ح) " إقليم " يقصد به بالنسبة للدولة ، المعنى المحدد له في المادة (2).

(ط) "أجور الاستخدام" يقصد بها الأجور التي تفرضها السلطات المختصة ، أو تسمح بفرضها على مؤسسات النقل الجوي مقابل استخدام مرافق المطار، والممتلكات و/ أو تسهيلات الملاحة الجوية ، بما في ذلك الخدمات والتسهيلات ذات العلاقة بالطائرة ، وطاقمها ، والركاب ، والامتعة والبضائع .

2- يعتبر ملحق هذه الاتفاقية جزء لا يتجزأ منها .

المادة (2) منح الحقوق

- 1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة بالاتفاقية لتمكين مؤسسات النقل الجوي المعينة من تشغيل الخدمات المتفق عليها .
- 2- يجب أن تتمتع كل من مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد بالحقوق التالية :
 - أ - الطيران عبر إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر دون هبوط،
 - ب - التوقف في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية ، و
 - ج - التوقف في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر عند تشغيل الخدمات المتفق عليها ، وذلك لغرض أخذ و / أو إنزال البضائع، والأمتعة في حركة دولية بصورة مجتمعة أو منفردة .
- 3- علاوة على ذلك ، فإنه يجب أن تتمتع مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين ، بخلاف تلك المؤسسات المعينة بموجب المادة (3) بالحقوق المحددة في الفقرتين 2(أ) و2(ب) من هذه المادة .
- 4- لا يوجد في هذه المادة ما يمكن أن ينظر إليه على أنه يسمح لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بممارسة الحق في أخذ ، أو إنزال ركاب ، وبضائع ، وببريد مقابل عوض ، أو أجر في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر في اتجاه نقطة أخرى في إقليم ذات الطرف المتعاقد ، باستثناء ما يتم الاتفاق عليه من وقت لآخر بين سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين .
- 5- إذا حدث نزاع مسلح ، واضطرابات سياسية ، أو تطورات ، أو بسبب ظروف خاصة غير اعتيادية تحد من قدرة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين على تشغيل رحلتها على الطرق المعتادة ، فإنه يجب على الطرف المتعاقد الآخر بذل أقصى جهوده لتسهيل استمرارية تشغيل مثل هذه الرحلة ، وذلك من خلال ترتيبات مؤقتة ملائمة على الطريق ، وذلك بحسب ما يتقرر بصورة مشتركة من قبل الطرفين المتعاقدين .

المادة (3) التعيين والترخيص

- 1- يحق لسطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين تعيين مؤسسة نقل جوي واحدة ، أو أكثر بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها ، كما يحق لها أن تسحب ، أو تعدل هذا التعيين في أي وقت ، أو تستبدل تعيينها لمثل هذه المؤسسة بمؤسسة نقل جوي أخرى سبق تعيينها . ويجوز في هذا التعيين بأن يتم توصيف الاسلوب الخاص بالترخيص الممنوح لاية مؤسسة نقل جوي بشأن تشغيل الخدمات المتفق عليها . ويجب أن تقدم التعيينات ، وأية تعديلات تطرأ عليها كتابياً بواسطة سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل الجوي ، إلى سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر .
- 2- في حال استلام الإشعار بالتعيين ، والتعديل ، والاستبدال ، وعندما يطلب ذلك من مؤسسات النقل الجوي بحسب الشكل والطريقة الموضحة طبقاً لأحكام الفقرتين (3) و(4) من هذه المادة ، فإنه يتعين على الطرف المتعاقد الآخر بأن يمنح لمؤسسات النقل الجوي التراخيص اللازمة بأدنى حد من التأخير .
- 3- يجوز لسلطة الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين بأن تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، أن تقتنعها بأنها مؤهلة لاستيفاء الشروط الموضحة بموجب القوانين والانظمة المطبقة عادة بصورة معقولة من قبل تلك السلطة ، وذلك لتشغيل الخدمات الجوية الدولية وفقاً لأحكام المعاهدة .
- 4- يحق لكل طرف متعاقد بأن يرفض منح ترخيص التشغيل المشار إليه في الفقرة (2) من هذه المادة ، أو أن يفرض مثل هذه الشروط متى كان ذلك ضرورياً على ممارسة الحقوق الموضحة بالمادة (2) من هذه الاتفاقية ، طالما أن الطرف المتعاقد المذكور لم يثبت بأن المقر الرئيسي لأعمال مؤسسات النقل الجوي كائن في إقليم دولة الطرف المتعاقد المعين لها ، وأن هذه المؤسسات غير حائزة على شهادات المشغل الجوي التي يصدرها الطرف المتعاقد المذكور .
- 5- متى ما تم تعيين مؤسسة النقل الجوي والترخيص لها ، فإنه يجوز لها بأن تبدأ في أي وقت تشغيل الخدمات المتفق عليها ، شريطة امتثال تلك المؤسسة لأحكام هذه الاتفاقية، بما في ذلك المتطلبات الوطنية المطبقة بشأن تصاريح التشغيل .

المادة (4)

الإلغاء والحد من ترخيص التشغيل

1- يحق لسلطة الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين بأن تلغي ترخيص التشغيل لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، أو توقف ممارسة الحقوق الموضحة في المادة (2) من هذه الاتفاقية ، أو تفرض شروط دائمة ومؤقتة بحسب ما تقتضيه الضرورة لممارسة تلك الحقوق في الحالات التالية:

أ) فشل تلك المؤسسة في الامتثال للأنظمة والقوانين التي تطبق عادة وبشكل معقول من قبل سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر المانح لتلك الحقوق طبقاً للمعاهدة ، أو

ب) فشل مؤسسة النقل الجوي بالتشغيل طبقاً للشروط الموضحة بهذه الاتفاقية .

ج) عدم الإثبات بأن المقر الرئيسي لأعمال مؤسسات النقل الجوي المذكورة كائن في إقليم دولة الطرف المتعاقد المعين لذات المؤسسات ، وعدم إثبات حيادية تلك المؤسسات لشهادات المشغل الجوي الصادرة من الطرف المتعاقد المذكور .

د) عدم الامتثال لأحكام الفقرة (6) من المادة العاشرة بهذه الاتفاقية .

هـ) فشل الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراء اللازم لتحسين نواحي السلامة طبقاً للفقرة (2) من المادة العاشرة بهذه الاتفاقية ، أو

و) في أية حالة يفشل فيها الطرف المتعاقد الآخر بالامتثال لأي قرار ، أو شرط ينتج عن تطبيق المادة (19) من هذه الاتفاقية .

2- ما لم يكن اتخاذ إجراء فوري لإلغاء ، ولوقف ، أو فرض الشروط المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة ضرورياً لمنع المزيد من الخروقات للقوانين أو الأنظمة ، فلا يجب أن تمارس هذه الحقوق إلا بعد التشاور مع سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر ، حسبما ورد بالمادة (18) .

3- في حالة اتخاذ إجراء من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بموجب هذه المادة ، فيجب أن لا تمس حقوق الطرف المتعاقد الآخر المنصوص عليها بالمادة (19) .

المادة (5)

المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

- 1- يجب على كل طرف متعاقد بأن يسمح في نطاق ولايته لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر بحرية التنافس لتقديم خدمات النقل الجوي التي تحكمها هذه الاتفاقية .
- 2- يجب على كل طرف متعاقد بأن يتخذ في نطاق ولايته جميع الاجراءات الملانمة للقضاء على كافة اشكال التمييز ، والممارسات المنافية للمنافسة ، أو التي تؤثر سلباً على ممارسة الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية .
- 3- يجب أن لا توجد أية قيود على السعة، وعدد الرحلات، و/ أو على طراز الطائرات المراد تشغيلها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كلا الطرفين المتعاقدين ، وذلك لأي نوع من الخدمة (للمسافرين ، والبضائع سواء كان ذلك بصورة مجتمعة أو منفردة) . ويجب ان يصرح لكل مؤسسة نقل جوي معينة بأن تحدد الرحلات، والسعة التي ترغب بتشغيلها على الخدمات المتفق عليها.
- 4- لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين بأن يحد من جانبه حجم الحركة ، والرحلات ، وانتظام الخدمة ، أو طرازات الطائرات المراد تشغيلها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية بواسطة الطرف المتعاقد الآخر ، باستثناء ما تتطلبه مقتضيات الجمارك ، والمقتضيات الفنية والتشغيلية ، أو البيئية ، وذلك وفق شروط موحدة طبقاً للمادة (15) من المعاهدة .
- 5- لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين بأن يفرض على مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر شرط الرفض الأول ، وشرط نسبة التحميل، أو رسم عدم الممانعة ، أو أي شروط أخرى تخص السعة ، أو عدد الرحلات ، أو الحركة ، وذلك مما يعد مخالفاً لأغراض هذه الاتفاقية .

مادة (6)

الرسوم الجمركية وغيرها من الرسوم

1- يجب على كل طرف متعاقد بأن يعفي مؤسسة ، أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر من قيود الاستيراد ، والرسوم الجمركية ، والضرائب المباشرة وغير مباشرة ، وكافة الرسوم والأجور الوطنية و/ أو المحلية ، وذلك على الطائرات التابعة لذات المؤسسات ، ومعداتنا العادية ، والوقود ، وزيوت التشحيم ، والإمدادات الاستهلاكية الفنية ، وقطع الغيار، والمحركات ، وخزير الطائرات بما فيها ليس على سبيل التحديد ، كالأطعمة والمشروبات ، والتبغ وغيرها من المنتجات المعدة للبيع أو لاستخدام المسافرين أثناء الرحلة ، والمواد الأخرى المعدة للاستخدام فقط بسبب ارتباطها بتشغيل الخدمات المتفق عليها ، وكذلك مخزون التذاكر المطبوعة ، وفواتير الشحن ، والأزياء الرسمية للموظفين ، وأية مواد أخرى مطبوعة تحمل شعار مؤسسة النقل الجوي ومطبوع عليها ذات الشعار ، والمواد الدعائية والترويجية المعتادة التي توزع مجاناً من قبل تلك المؤسسات .

2- تطبق الإعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على الاصناف المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة ، وذلك حسب التالي :

أ) الأصناف المجلوبة إلى إقليم دولة الطرف المتعاقد بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو نيابة عنها.

ب- الأصناف المحتفظ بها على متن الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي لأحد الطرفين المتعاقدين ، وذلك عند وصولها إلى إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر حتى مغادرتها لذات الإقليم ، و/ أو يتم استهلاكها خلال الرحلة التي تتم فوق ذلك الإقليم.

ج- الأصناف المخوذة على متن الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، والمقصودة للاستخدام في تشغيل الخدمات المتفق عليها، بغض النظر عما إذا كانت هذه الاصناف مستخدمة ، أو سيتم استهلاكها جزئياً أو كلياً داخل إقليم دولة الطرف المتعاقد المتاح للإعفاء ، شريطة عدم انتقال ملكية هذه الاصناف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر المذكور .

3- يجوز تفريغ المعدات العادية المنقولة جواً، وكذلك المواد والإمدادات المحتفظ بها عادة على متن الطائرات التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر، وذلك بموافقة السلطات المختصة التابعة لذلك الطرف المتعاقد الآخر . وفي هذه الحالة يجب أن تكون مثل هذه المعدات والإمدادات متاح لها بنفس الإعفاءات الواردة في الفقرة (1) من هذه المادة ، على أن توضع تلك المعدات والإمدادات ، إذا اقتضى الأمر تحت إشراف السلطات المذكورة ، لحين وقت إعادة تصديرها ، أو التصرف فيها خلافاً لذلك طبقاً لأنظمة الجمارك .

4- يجب أن تكون الإعفاءات الواردة في هذه المادة متاحة أيضاً في الحالات التي تكون فيها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين قد دخلت في ترتيبات مع مؤسسات نقل جوي أخرى بشأن تحويل ، أو إعاره المعدات العادية ، وغيرها من المواد المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر . شريطة أن تتمتع مؤسسة النقل الجوي الأخرى بنفس الاعفاءات من قبل ذلك الطرف المتعاقد الآخر .

المادة (7) تطبيق القوانين والأنظمة الوطنية

- 1- تطبق القوانين والأنظمة والإجراءات الخاصة بأحد الطرفين المتعاقدين ، المتعلقة بدخول ومغادرة الطائرات المشغلة في الملاحة الجوية الدولية من وإلى إقليم دولته، أو العاملة في التشغيل ، والملاحة لتلك الطائرات خلال وجودها في إقليم دولته ، وذلك على الطائرات التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر ، ويجب الالتزام بها من قبل هذه الطائرات عند الدخول إلى ، والمغادرة من، وأثناء وجودها في إقليم ذلك الطرف المتعاقد .
- 2- تطبق القوانين والأنظمة ، والإجراءات الخاصة بأحد الطرفين المتعاقدين ، المتعلقة بدخول ، ومغادرة ، وإقامة الركاب ، والطاقم ، والبضائع والأمتعة المنقولة على متن الطائرات من وإلى إقليم دولته ، مثل الأنظمة المتعلقة بالدخول ، والتصاريح ، وأمن الطيران ، والهجرة ، والجوازات ، والجمارك والحجر الصحي والتدابير الصحية ، والعملية ، أو إذا تم ذلك في حالة البريد ، والقوانين والأنظمة البريدية ، وذلك على الطائرات التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر سواء تم ذلك بواسطة الركاب ، والأمتعة والطاقم ، أو نيابة عنهم أثناء الدخول، والتواجد في ، والمغادرة من إقليم دولة الطرف المتعاقد الأول .
- 3- لا يفضل أي من الطرفين المتعاقدين مؤسسة النقل الجوي التابعة له ، أو أي مؤسسة نقل جوي أخرى على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، وذلك فيما يتعلق بتطبيق أنظمتهم وقوانينهم المذكورة في هذه المادة .
- 4- يجب أن لا يخضع كل من الركاب ، والأمتعة ، والبضائع في حالة المرور العابر المباشر لإقليم دولة أي من الطرفين المتعاقدين ، والذين لا يغادرون منطقة المطار المحجوزة لمثل هذا الغرض ، إلا لرقابة مبسطة . باستثناء ما تقتضيه التدابير الأمنية ضد القرصنة الجوية ، ومكافحة المخدرات . ويجب أن تعفى مثل هذه الأمتعة والبضائع من الرسوم الجمركية ، والأجور الضريبية ، وغيرها من الرسوم والأجور الوطنية و/ أو المحلية .

مادة (8)

تقاسم الرمز

- 1- يجوز لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين حرية الدخول في ترتيبات تسويق تعاونية مشتركة ، سواء رغبت ذات المؤسسات بالدخول في هذه الترتيبات كناقلة مسوقة ، أو ناقلة مشغلة ، وذلك لحجز حيز من المقاعد ، و / أو إذا رغبت بإجراء ترتيبات تقاسم الرمز مع مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى (بما في ذلك إجراء ترتيبات تقاسم الرمز مع مؤسسات نقل جوي تابعة لدولة ثالثة) .
- 2- يجب على الأطراف المشتركة قبل تقديم خدمات تقاسم الرمز ، الاتفاق على تحديد الطرف الذي سيكون مسنولاً عن ما يتعلق بالأمور الخاصة بالعملاء ، وتوفير التسهيلات ، والمسائل ذات الصلة بالأمن والسلامة . يجب أن يودع ذات الاتفاق الذي يحدد الشروط بشأن المسؤولية أعلاه لدى سلطات الطيران المعنية قبل تطبيق ترتيبات تقاسم الرمز .
- 3- يجب أن تكون مثل هذه الترتيبات موافق عليها من قبل سلطات الطيران المعنية ، شريطة حصول كافة مؤسسات النقل الجوي المشاركة في هذه الترتيبات على حقوق النقل الجوي و/ أو التراخيص اللازمة لذلك .
- 4- يجب على مؤسسة النقل الجوي أثناء قيامها بدور الناقلة المسوقة في ترتيبات تقاسم الرمز بأن تضمن التوضيح للمشتري عند بيعها له لكل تذكرة سفر في موقع البيع عن أسم مؤسسة النقل الجوي التي ستشغل فعلياً على كل قطاع من القطاعات التي ستشملها الرحلة ، ومع أي من مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي سيكون للمشتري علاقة تعاقدية في هذا الخصوص .
- 5- يجوز لمؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين بأن تعرض خدمات تقاسم الرمز على أي نقاط في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر ، شريطة أن تكون هذه الخدمات سيتم تشغيلها من قبل مؤسسة ، أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر .

مادة (9)

شهادات الجدارة الجوية وشهادات الأهلية

- 1- أن شهادات الجدارة الجوية ، وشهادات الأهلية ، والرخص الصادرة ، أو التي اعتبرت أنها سارية من قبل سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين ، والتي لا تزال سارية المفعول ، يجب الاعتراف بها باعتبار أنها سارية المفعول من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، شريطة أن تكون المعايير التي تم بمقتضاها إصدار تلك الشهادات أو الرخص ، أو اعتبر بأنها سارية المفعول وفقاً لذلك معادلة لمعايير الحد الأدنى الموضوعه طبقاً للمعاهدة .
 - 2- ومع ذلك ، فإنه يحق لكل طرف متعاقد الاحتفاظ لأغراض الطيران فوق إقليم دولته برفض الاعتراف بشهادات الأهلية ، والرخص الممنوحة لمواطنيه من قبل الطرف المتعاقد الآخر .
 - 3- إذا كانت الامتيازات ، أو الشروط المقررة على الشهادات ، أو الرخص الصادرة من قبل الطرفين المتعاقدين تسمح بوجود اختلاف لمعايير الحد الأدنى الموضوعه وفق المعاهدة ، سواء أودع ، أو لم يودع هذا الاختلاف لدى منظمة الطيران المدني الدولي ، فيجوز لسلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر ، دون المساس بحقوق الطرف المتعاقد الأول المنصوص عليها بالفقرة (2) من المادة العاشرة ، بأن تطلب عقد مشاورات مع سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر طبقاً للمادة (18) من هذه الاتفاقية ، وذلك بغية اقتناع ذات السلطة من أن الممارسة موضوع الاختلاف قد حدثت فعلياً .
- ويشكل الإخفاق في التوصل إلى اتفاق مرضٍ أساساً لتطبيق الفقرة (1) من المادة الرابعة من هذه الاتفاقية .

المادة (10) السلامة

- 1- يجوز لكل طرف متعاقد بأن يطلب في أي وقت عقد مشاورات بشأن معايير السلامة المعتمدة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، وذلك في أي مجال يتعلق بالطائرة ، والطاقت ، أو بما يتعلق بتشغيلها . ويجب أن تبدأ هذه المشاورات في غضون ثلاثين (30) يوماً من استلام الطلب ذلك .
- 2- إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد إجراء هذه المشاورات بأن الطرف المتعاقد الآخر ولا يدير بفاعلية ، ولا يحافظ على معايير السلامة الجوية في أي من تلك المجالات بما يتطابق على الأقل مع معايير الحد الأدنى الموضوعة طبقاً للمعاهدة ، فيجب على الطرف المتعاقد الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بتلك النتائج والخطوات التي يجدها ضرورية لتطبيق الحد الأدنى من المعايير ، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يتخذ الإجراءات التصحيحية المناسبة ، وإذا ما أخفق الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراءات التصحيحية خلال خمسة عشر (15) يوماً ، أو خلال مدة أطول يتفق عليها ، فإن ذلك يشكل أساساً لتطبيق الفقرة (1) من المادة الرابعة بهذه الاتفاقية .
- 3- من المتفق عليه أن أية طائرة يتم تشغيلها بواسطة مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين على خدمات من ، أو إلى إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر ، أو عند تواجدها في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر ، فإنه يجوز بأن تخضع للفحص من قبل الممثلين المخولين من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، وذلك داخل الطائرة ، وحولها ، بغية التأكد من صلاحية الوثائق المتعلقة بذات الطائرة ، وأفراد طاقمها ، والمظهر الخارجي للطائرة وبمعداتها (ويسمى هذا الإجراء وفق هذه المادة بـ " الفحص الميداني ") ، شريطة أن لا يتسبب ذلك في تأخير غير معقول للطائرة .
- 4- إذا أسفر الفحص الميداني ، أو سلسلة الفحوصات الميدانية عن أي مما يلي :
 - أ) قلق جدي من أن الطائرة ، أو تشغيلها لا يستوفي الحد الأدنى من المعايير الموضوعة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة ، أو
 - ب) قلق جدي من وجود قصور في المحافظة على معايير السلامة وتطبيقها بصورة فعالة على النحو المقرر في ذلك الوقت بموجب المعاهدة ،

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

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

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

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

المادة (11) أمن الطيران

- 1- تمشيا مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان بأن التزاماتهما تجاه بعضهما البعض لحماية أمن الطيران ضد أعمال التدخل غير المشروع تشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية .
- 2- دون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي، فعلى الطرفين المتعاقدين أن يعملوا بصفة خاصة بما يتطابق مع أحكام المعاهدة المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات ، الموقعة في مدينة طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ، الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني ، الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971، والبروتوكول المكمل لمعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقعة في مونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988، والمعاهدة الخاصة بالكشف عن المتفجرات البلاستيكية ، الموقعة في مونتريال بتاريخ 01 مارس 1991 ، وأية اتفاقية أخرى متعددة الأطراف تحكم أمن الطيران المدني تكون معتمدة من قبل الطرفين المتعاقدين.
- 3- على الطرفين المتعاقدين بأن يقدم كل منهما للآخر عند الطلب كل المساعدة الضرورية لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، والأفعال الأخرى غير المشروعة الموجهة ضد سلامة هذه الطائرات، وركابها، وطاقمها، والمطارات، وخدمات الملاحة الجوية، وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.
- 4- يجب أن يتصرف الطرفين المتعاقدين ، في إطار علاقاتهما المشتركة ، بموجب أحكام أمن الطيران الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق لمعاهدة الطيران المدني الدولي ، وذلك بقدر ما تنطبق هذه الأحكام الأمنية على الطرفين المتعاقدين.
- 5- يجب على الطرفين المتعاقدين ، بالإضافة إلى ذلك أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما، أو مشغلي الطائرات الذين تكون المراكز الرئيسية لأعمالهم ، أو مجال إقامتهم الدائمة في إقليميهما دولتيهما ، وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما دولتيهما بالتصرف طبقاً لأحكام أمن الطيران المعمول بها من قبل الطرفين المتعاقدين .
- 6- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز الطلب من مشغلي الطائرات التابعين له بمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (4) أعلاه ، والتي يتطلبها الطرف المتعاقد الآخر للدخول في إقليمه، أو مغادرته له ، أو أثناء التواجد فيه.

7- يجب على كل طرف متعاقد التأكد من التطبيق الفعال للتدابير الملانمة داخل إقليمه، وذلك من أجل حماية الطائرات، وتفنيش الركاب والطاقم، والمواد المنقولة، والأمتعة والبضائع، وكذلك خزير الطائرات، قبل وأثناء عملية الصعود والتحميل. ويجب على كل طرف متعاقد بأن ينظر بقدر الامكان إلى أي طلب يقدم إليه من الطرف المتعاقد الأخر لاتخاذ إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة أي تهديد معين.

8- حين يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، أو أية أفعال غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات، وركابها، وأفراد طاقمها، أو المطارات، أو مرافق الملاحة الجوية، فإنه يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الأخر عن طريق تسهيل الاتصالات، وغير ذلك من التدابير الملانمة التي تستهدف إنهاء مثل هذه الواقعة، أو وضع حد للتهديد بها بالسرعة الممكنة، وذلك لتفادي أدنى حد من المخاطر على الحياة لقاء هذه الواقعة أو التهديد بها.

9- يجب على كل طرف متعاقد بأن يتخذ مثل هذه التدابير، بحسب ما يرى ذلك عملياً، بهدف ضمان أن الطائرة التابعة للطرف المتعاقد الأخر ربما تتعرض لعمل من أعمال الاستيلاء غير المشروع، وغير ذلك من أعمال التدخل غير المشروع على الأرض الواقعة في إقليم دولته المحتجز بها الطائرة، إلا إذا اقتضى الأمر بأن مغادرة ذات الطائرة سيكون من الواجب للملح لحماية أرواح ركابها، وأفراد طاقمها.

10- حينما تتوفر لأحد الطرفين المتعاقدين أسس معقولة تحمله على الاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الأخر قد خرج عن أحكام هذه المادة، فيجوز لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الأول بأن تطلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الأخر. ويشكل عدم التوصل إلى اتفاق مرضٍ خلال خمسة عشر (15) يوماً من مثل هذا الطلب أساساً لتطبيق الفقرة (1) من المادة الرابعة بهذه الاتفاقية.

المادة (12)

رسوم الاستخدام

- 1- يجب على كل طرف متعاقد بأن يبذل قصارى جهوده لضمان أن تكون رسوم الاستخدام المفروضة ، أو التي يسمح بفرضها من قبل الهيئات المختصة بفرض الرسوم معقولة ، وذلك على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر لاستخدام المطارات ومرافق الطيران الأخرى. ويجب أن تكون هذه الرسوم قائمة على أساس المبادئ الاقتصادية ، وأن لا تكون أعلى من تلك الرسوم التي تدفعها مؤسسات النقل الجوي الأخرى لقاء مثل هذه الخدمات .
- 2- يجب على كل طرف متعاقد بأن لا يعطي أفضلية لرسوم الاستخدام لأي من مؤسسات النقل الجوي التابعة له ، والتي ترتبط بتشغيل خدمات جوية دولية مماثلة. ويجب أن لا يفرض شروط ، أو يسمح بفرضها على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، التي تشغل خدمات جوية دولية مماثلة ، وتستخدم نفس الطائرة ، والخدمات ، والمرافق المرتبطة بذات التشغيل .
- 3- يجب على كل طرف متعاقد بأن يشجع على إجراء المشاورات فيما بين الهيئات المختصة لديه بفرض الرسوم ومؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، والتي تستخدم الخدمات والتسهيلات . ويجب إرسال إشعار تكون مدته معقولة ، متى كان ذلك ممكناً إلى ممثلي أولئك المستخدمين بشأن أية تغييرات مقترحة على رسوم الاستخدام ، بحيث تكون ذات التغييرات شاملة للمعلومات والبيانات ذات الصلة ، وذلك ليتسنى لأولئك المستخدمين الإعراب عن وجهات نظرهم حيالها قبل إجراء التغييرات على الرسوم .

مادة (13) الأنشطة التجارية

- 1- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بأن تنتشي في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر مكاتب للترويج لمنتجاتها في مجال النقل الجوي ، ولبيع وثائق النقل الخاصة بها ، مع توفير منتجاتها الاضافية الأخرى والتسهيلات اللازمة لتقديم خدمات النقل الجوي .
- 2- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بأن تستقدم في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر وتحتفظ فيه بموظفيها ممن يؤدون وظائف إدارية وتجارية ، وفنية ، وتشغيلية ، وإحصائية المبيعات ، وغيرهم من الموظفين والممثلين الذين يتطلب عملهم تقديم خدمات النقل الجوي .
- 3- يمكن تلبية تلك المتطلبات من الموظفين المذكورين في الفقرة (2) من هذه المادة ، بحسب اختيار مؤسسة النقل الجوي المعينة ، سواء بواسطة الموظفين التابعين لها من أية جنسية ، أو من خلال الاستعانة بخدمات أي هيئة أو شركة أخرى ، أو مؤسسة نقل أخرى تشغل في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر ، بحيث تكون مصرح لها بتأدية هذه الخدمات في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر .
- 4- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بأن تقوم بنفسها مباشرة ببيع منتجات النقل الجوي ، والمنتجات الاضافية والتسهيلات الأخرى، ويحق لها أيضاً أن ترتبط بذلك عبر وكلائها في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر . ولهذا الغرض ، فإنه يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة بأن تستخدم وثائق النقل الجوي الخاصة بها . كما يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بأن تبيع منتجات النقل الجوي الخاصة بها ، والتسهيلات والمنتجات الاضافية ، ويحق لأي شخص بأن يشتري هذه المنتجات والخدمات بالعملة المحلية ، أو بأي عملة أخرى قابلة للتحويل الحر ، وذلك طبقاً لقوانين الطرفين المتعاقدين .
- 5- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين ، وطبقاً لقوانين الطرفين المتعاقدين بأن تدفع بالعملة المحلية ، وكذلك بأي عملة قابلة للتحويل الحر أو بشرط أن يكون ذلك وفقاً لأنظمة النقد المحلية ، النفقات المترتبة عليها في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر .
- 6- يجب على كل طرف متعاقد بأن يطبق قواعد السلوك المهني المقررة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي لأجل تنظيم وتشغيل أنظمة الحجز الآلي في إقليمه ، وذلك بما يتماشى مع الأنظمة والشروط المطبقة بشأن أنظمة الحجز الآلي .

- 7- يحق لمؤسسات النقل الجوي بأن تؤدي بنفسها خدمات المناولة الأرضية الخاصة بتسجيل المسافرين في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر. وهذا الحق لا يشمل خدمات المناولة الأرضية في منطقة ساحة المطار ، وسيكون خاضع لقيود ناتجة عن متطلبات الأمن والسلامة والبنية التحتية للمطار . ومتى ما تطلب الأمر لاعتبارات تتعلق بالأمن والسلامة تحول دون ممارسة الحق المذكور في هذه الفقرة، فيجب أن تتاح خدمات المناولة الأرضية دون أفضلية ، أو تمييز لأية مؤسسة نقل جوي مرتبطة بخدمات جوية دولية مماثلة .
- 8- طبقاً لمبدأ المعاملة بالمثل ، وعلاوة على الحق الممنوح وفق المادة (7) من هذه المادة ، فإنه يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بأن تختار في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر أي وكيل من وكلاء المناولة الأرضية المتنافسين ، والمصرح لهم من قبل السلطات المختصة التابعة للطرف المتعاقد الآخر بتقديم جميع خدمات المناولة الأرضية أو قسم منها .
- 9- يسمح أيضاً لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بأن تقدم جميع خدمات المناولة الأرضية المذكورة في الفقرة (7) من هذه المادة ، أو قسم منها لمؤسسات النقل الجوي التي تعمل بنفس المطار الكائن في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر .
- 10- يجب أن يتم العمل بمقتضى جميع الأنشطة المذكورة أعلاه وفقاً للأنظمة والقوانين المطبقة والسارية النفاذ في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر .

المادة (14) تحويل الأموال

- 1- يجب على كل طرف متعاقد بأن يمنح الحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بأن تحول بحرية فائض الإيرادات التي حصلتها ذات المؤسسات لقاء مصروفاتها في إقليمه ، والمرتبطة ببيع منتجات النقل الجوي ، أو نظير بيع منتجات وخدمات أخرى مساندة ، بما في ذلك الفوائد المتحققة من هذه الإيرادات (بضمنها الفوائد المتحصلة من الودائع التي هي في طور التحويل) . ويجب أن تتم هذه التحويلات بأي عملة قابلة للتحويل ، طبقاً لأنظمة الصرف الاجنبي المعمول بها من قبل الطرف المتعاقد في الاقليم الذي تحققت فيه الإيرادات. كما يجب إجراء هذه التحويلات على أساس سعر الصرف الرسمي ، أو على أساس سعر الصرف الاجنبي السائد في السوق ، وذلك للمدفوعات الجارية في حالة عدم وجود سعر صرف رسمي .
- 2- بالرغم مما ورد في الفقرة (1) من هذه المادة ، فإنه يجوز لأي طرف متعاقد بأن يوزل تحويل الأموال على أسس عادلة ودون تمييز ، مع استخدام حس الضمير في تطبيق تشريعاته وقوانينه التشريعية ، وذلك لأجل ضمان دفع الأجور والضرائب لمثل هذه المدة بموجب طلب ملائم من مؤسسة النقل الجوي بشأن التحويل ، شريطة أن لا تسبب مثل هذه التدابير وتطبيقها في فرض قيود غير معقولة على التحويلات المذكورة في هذه الاتفاقية .
- 3- إذا فرض أي من الطرفين المتعاقدين قيوداً على تحويل فائض الإيرادات المتحققة لقاء المصروفات الخاصة بمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، فيحق للطرف المتعاقد الأخير بأن يفرض شروطاً مماثلة على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الأول .
- 4- في حالة وجود اتفاق بين الطرفين المتعاقدين بشأن تجنب الازدواج الضريبي ، أو في حالة وجود اتفاق خاص ينظم تحويل الأموال بين الطرفين المتعاقدين ، فيجب أن يسود العمل بموجب هذا الاتفاق .

المادة (15)
الموافقة على الجداول الزمنية

- 1- يجب على مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بان تقدم إلى سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر الجداول الزمنية لرحلاتها للموافقة عليها ، وذلك قبل تدشين رحلاتها المزمعة بحسب ذات الجدول . ويجب أن تتضمن الجداول الزمنية للتشغيل ، عدد الرحلات ، ونوع الطائرات ، والفترة التشغيلية للجدول . ويجب أن تنطبق هذه المتطلبات أيضاً على أية تعديلات لاحقة.
- 2- إذا رغبت مؤسسة نقل جوي معينة بتشغيل رحلات أخرى تكميلية لتلك الرحلات المشمولة بالجدول الزمنية المعتمدة ، فيتعين عليها طلب تصريح مسبق من سلطة الطيران المعنية لدى الطرف المتعاقد الآخر ، والذي يجب عليه بأن يولي الاعتبار لمثل هذا الطلب بشكل مواعي واجابى.

المادة (16)

التعرفة

- 1- يجب على كل طرف متعاقد بأن يسمح لأي من مؤسسات النقل الجوي المعينة بأن تحدد التعرفة الخاصة بها ، وذلك على أساس الاعتبارات التجارية في السوق . ويجب أن يتمتع أي من الطرفين المتعاقدين من أن يطلب من مؤسسات النقل الجوي بأن تتشاور مع مؤسسات النقل الجوي الأخرى حول التعرفة المفروضة من قبلها ، أو المقترح فرضها .
- 2- يجوز للطرفين المتعاقدين بأن يطلبوا الإيداع المسبق لدى سلطات الطيران المدني التابعة لكل منهما ، وذلك للأسعار المراد فرضها في إقليم دولته من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين . ويجوز بأن يكون هذا الإيداع الذي يتم بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة ، أو نيابة عنها ، مقدم في غضون مدة لا تزيد عن ثلاثين (30) يوماً قبل التاريخ المقترح لفرضها . وفي حالات خاصة ، يمكن السماح بتخفيض هذه المدة بإشعار تكون مدته معقولة عن المعتاد . وإذا سمح أي من الطرفين المتعاقدين لمؤسسة نقل جوي بأن تودع لديه السعر في غضون فترة قصيرة ، فيجب أن يكون السعر نافذاً في التاريخ المقترح الذي نشأت خلاله الحركة في إقليم دولة ذلك الطرف المتعاقد .
- 3- باستثناء ما ورد في هذه المادة ، فلا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين اتخاذ إجراء من جانب واحد لمنع تدشين ، أو استمرارية السعر المفروض ، أو المقترح فرضه بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين لنقل حركة جوية دولية .
- 4- يجب أن يكون تدخل الطرفين المتعاقدين مقتصر على ما يلي :
 - أ) منع التعرفة التي يشكل تطبيقها سلوكاً مناهضاً للمنافسة ، والتي تحتمل ، أو يقصد بها التأثير لا عاقبة منافس ، أو استبعاده من طريق جوي .
 - ب) حماية العملاء من الأسعار التي تكون مرتفعة بشكل غير معقول ، أو مقيدة بسبب سوء استخدام المركز المهيمن ، و
 - ج) حماية مؤسسات النقل الجوي من الأسعار المنخفضة بشكل مصطنع .

5- إذا اعتقد أحد الطرفين المتعاقدين بأن السعر المقترح فرضه بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر للنقل الجوي الدولي ، لا يتماشى مع الاعتبارات المنصوص عليها في الفقرة (4) من هذه المادة ، فعليه أن يطلب عقد مشاورات ، ويخطر الطرف المتعاقد الآخر بأسباب عدم الرضا في أقرب وقت ممكن . ويجب إجراء هذه المشاورات في غضون ثلاثين (30) يوماً بعد استلام الطلب . ويجب على كلا الطرفين المتعاقدين التعاون لتأمين المعلومات اللازمة لحل المسألة بطريقة معقولة . وإذا توصل الطرفان المتعاقدان إلى اتفاق بشأن السعر الذي أرسل بموجبه الإخطار بعدم الرضا ، فيجب على كل طرف متعاقد أن يبذل قصارى جهده لوضع ذلك الاتفاق موضع التنفيذ . وبدون وجود مثل هذا الاتفاق المشترك ، فإن السعر الموجود سابقاً يجب أن يستمر في السريان .

المادة (17)
تبادل المعلومات

- 1- يتعين على سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين تبادل المعلومات ، بناءً على طلب يقدم إليها من الطرف المتعاقد الآخر بشأن التراخيص الحالية الممنوحة لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل ذات الطرف المتعاقد . وتشمل هذه المعلومات نسخ الشهادات الحالية ، والتراخيص الصادرة لتشغيل الخدمات على الطرق الجوية المقترحة ، بضمنها التعديلات ، أو أوامر الإعفاء .
- 2- يجب على سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين بأن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بناءً على طلبها، بالقوائم الدورية ، أو كشوف الإحصائيات الأخرى التي تطلب بشكل معقول للحركة المنقولة ، والحركة التي يتم انزالها في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر .

مادة (18) التشاور

- 1- بروح من التعاون الوثيق، فإنه يتعين على سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين بأن تتشاور فيما بينها من وقت لآخر للتأكد من تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية، والالتزام بها على نحو مقبول. كما يجوز لكل من الطرفين المتعاقدين أن يطلب في أي وقت عقد مشاورات حول تطبيق، وتفسير، وتنفيذ، أو تعديل هذه الاتفاقية.
- 2- طبقاً لكل من المواد (4)، و(10)، و(12)، فإن هذه المشاورات التي من الممكن أن تكون عبر المباحثات، أو المراسلات، يجب البدء بها في غضون فترة ستين (60) يوماً من تاريخ استلام الطلب بذلك، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

مادة (19) تسوية المنازعات

- 1- إذا نشأ أي نزاع بين الطرفين المتعاقدين حول تفسير ، أو تطبيق هذه الاتفاقية، فيجب على الطرفين المتعاقدين في المقام الأول السعي لتسويته من خلال المفاوضات.
- 2- إذا لم يتم تسوية النزاع من خلال المفاوضات ، يحال النزاع بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين للفصل فيه لهيئة تحكيمية مكونة من ثلاثة (3) محكمين ، يتم تعيينهم على النحو التالي :
 - أ) يجب على كل طرف متعاقد بأن يقوم في غضون ستين (60) يوماً من تلقيه طلب التحكيم بأن يعين محكم واحد. والمحكم المعين من قبل المحكمين المعيّنين ، يكون تعيينه على اعتبار أنه محكم ثالث ، ويجب أن يكون من جنسية دولة ثالثة . ويتعين عليه بأن يعمل كرئيس للهيئة التحكيمية ، بحيث يتم تعيينه في غضون ستين (60) يوماً من تعيين المحكم الثاني .
 - ب) إذا لم يتم في غضون الفترة المحددة أعلاه إجراء أي تعيين ، فيجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي القيام بالتعيين اللازم في غضون ثلاثين (30) يوماً. وإذا كان الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين ، فيقوم حينها نائب الرئيس الأكثر أقدمية، الذي لم يفقد أهليته لذلك لنفس السبب بإجراء التعيين . وفي هذه الحالة ، يجب أن لا يكون المحكم ، أو المحكمين المعيّنين بواسطة الرئيس ، أو نائب الرئيس بحسب ما تقتضيه الحالة من جنسية ، أو ممن هم دائمي الإقامة في دولتي الطرفين المتعاقدين بهذه الاتفاقية .
- 3- فيما عدا ما يتم الاتفاق عليه خلاف ذلك من قبل الطرفين المتعاقدين ، فإنه يجب بأن تحدد الهيئة التحكيمية حدود اختصاصها وفقاً لهذه الاتفاقية ، كما تتولى تحديد إجراءاتها الخاصة بها . ويجب أن يتم عقد مؤتمر لتحديد القضايا المحددة للتحكيم فيها ، وذلك في مدة أقصاها ثلاثين (30) يوماً من التشكيل الكامل للهيئة التحكيمية.
- 4- فيما عدا ما يتفق عليه الطرفين المتعاقدين ، أو ما تحدده الهيئة التحكيمية ، فإنه يجب على كل طرف متعاقد بأن يقدم مذكرة في غضون خمسة وأربعون (45) يوماً من التشكيل الكامل للهيئة التحكيمية . وتكون الردود مستحقة بعد مضي فترة ستين (60) يوماً لاحقة. وتعد الهيئة التحكيمية جلسة استماع بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين ، أو وفق سلطتها التقديرية ، وذلك خلال ثلاثين (30) يوماً بعد موعد استحقاق الردود.
- 5- تحاول الهيئة التحكيمية اتخاذ قرار كتابي في غضون ثلاثين (30) يوماً من الانتهاء من جلسة الاستماع ، وإذا لم تعقد جلسة الاستماع في غضون ثلاثين (30) يوماً بعد

- 6- يجوز للطرفين المتعاقدين تقديم طلبات لتوضيح القرار في غضون فترة خمسة عشر (15) يوماً من صدوره . ويجب أن يتم إصدار هذا الايضاح في غضون فترة خمسة عشر (15) يوماً من تقديم مثل ذلك الطلب .
- 7- يجب على الطرفين المتعاقدين الامتثال لأي شرط ، وأي حكم ، أو قرار نهائي تصدره الهيئة التحكيمية .
- 8- طبقاً للقرار الصادر عن الهيئة التحكيمية ، يتحمل كل من الطرفين المتعاقدان مصاريف محكمه ، وينقسمان على نحو متساوٍ المصاريف الأخرى للهيئة التحكيمية، بما في ذلك المصاريف المترتبة على رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي نظير الإجراءات الواردة في الفقرة 2(ب) من هذه المادة .
- 9- ما دام أي من الطرفين المتعاقدين لم يمثل لأي قرار صدر بموجب الفقرة (7) من هذه الاتفاقية ، فإنه يجوز للطرف المتعاقد الآخر بأن يحد من ، أو يوقف ، أو يلغي أية حقوق أو مزايا منحها بموجب هذه الاتفاقية للطرف المتعاقد المخالف .

مادة (20)

تغيير وتعديل الاتفاقية

يجوز بأن يتم تغيير وتعديل هذه الاتفاقية بموجب اتفاق مشترك بين الطرفين المتعاقدين ، وذلك على هيئة بروتوكولات منفصلة بحيث تدخل إلى حيز النفاذ طبقاً للإجراءات الموضحة بالمادة (23) من هذه الاتفاقية ، والتي يجب أن تشكل جزء لا يتجزأ منها.

مادة (21)**التسجيل**

يجب أن تقدم هذه الاتفاقية وأي تعديلات تطرأ عليها من قبل الجانب الجورجي للتسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي .

مادة (22)

الإنهاء

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين ، في أي وقت ، أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر عبر القنوات الدبلوماسية بقراره إنهاء هذه الاتفاقية، ويجب أن يبلغ الإخطار في ذات الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي . وفي هذه الحالة تنتهي الاتفاقية بعد مضي اثني عشر (12) شهراً بعد تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، ما لم يتم سحب الإخطار بالإنهاء قبل إنقضاء هذه المدة باتفاق الطرفين المتعاقدين .

وفي حالة عدم إقرار الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه لإخطار الإنهاء ، فإنه يعتبر في حكم من تسلمه بعد مضي أربعة عشر (14) يوماً من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي للإخطار.

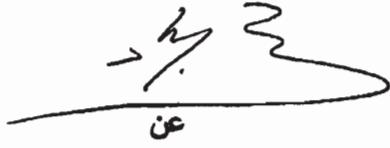
مادة (23)

الدخول إلى حيز النفاذ

يجب أن تدخل هذه الاتفاقية إلى حيز النفاذ في تاريخ آخر إخطار كتابي مرسل عبر القنوات الدبلوماسية، والذي يخطر فيه الطرفين المتعاقدين أحدهما الآخر بأن متطلباته القانونية المحلية لدخول هذه الاتفاقية إلى حيز النفاذ قد تم استكمالها.

وإشهاداً على ذلك، قام الموقعان أدناه، والمفاوضان بذلك من حكومتيهما بالتوقيع على هذه الاتفاقية.

حرر في مملكة البحرين بتاريخ 21 يناير 2016 من نسختين أصليتين باللغات العربية والجورجية، والانجليزية، وفي حاله وجود اختلاف في تفسير أحكام هذه الاتفاقية، فيسود النص الانجليزي.



عن
حكومة جورجيا

ديفيد كاتشيفيلي
نائب وزير الاقتصاد والتنمية المستدامة



عن
حكومة مملكة البحرين

كمال بن أحمد محمد
وزير المواصلات والاتصالات

ملحق جدول الطرق

القسم (1)

الطرق الجوية التي يحق تشغيلها بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين:

من	نقاط وسطية	إلى	نقاط فيما وراء
أية نقاط في مملكة البحرين	أية نقاط	أية نقاط في جورجيا	أية نقاط

القسم (2)

الطرق الجوية التي يحق تشغيلها بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل جورجيا:

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

تشغيل الخدمات المتفق عليها :

1- يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين ، بحسب اختيارها ، بالنسبة لأي أو كل الرحلات أن تشغل في أحد ، أو كلا الاتجاهين إلى نقاط وسطية ونقاط فيما وراء على الطرق الجوية ، وذلك باستخدام أي وسيلة دمج ، أو أي نمط لذات الرحلات ، ويجوز لها أيضاً بأن تحذف التوقف في أي ، أو على كل النقاط الوسطية ، أو النقاط الواقعة فيما وراء ، بحيث تنتهي رحلاتها في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر ، و/ أو في أية نقطة واقعة فيما وراء. ويحق لها بأن تشغل على النقاط الواقعة في إقليم دولة أي من الطرفين المتعاقدين ، وذلك بأي وسيلة دمج . وأن تقوم بتحويل الحركة من أية طائرة تستخدمها إلى أية طائرة أخرى في أية نقطة ، أو أية نقاط في الطريق الجوي .

كما يجوز لها بأن تدمج أرقام رحلات مختلفة لتشغيل طائرة واحدة ، سواء كان ذلك باستخدام الطائرة التابعة لها ، أو طائرة مؤجرة .

2- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التمتع بممارسة كامل حقوق النقل الجوي بموجب الحرية الخامسة بأي نوع من الخدمة (سواء للركاب ، والبضائع ، وذلك بصورة مجتمعة أو منفردة) من وإلى أية نقاط وسطية ، أو أية نقاط تقع فيما وراء

**AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BAHRAIN
AND
THE GOVERNMENT OF GEORGIA**

The Government of the Kingdom of Bahrain and the Government of Georgia (Hereinafter referred to 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 in conformity with and supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing and operating Air Services between and beyond their respective state territories;

Acknowledging the importance of air transportation as a means of creating and fostering friendship, understanding and co-operation between the people of the two countries;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1
DEFINITIONS

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires, the term:
 - a) "**Aeronautical Authority**" means in the case of the Kingdom of Bahrain, the Ministry of Transportation & Communications represented by civil aviation affairs and in the case of Georgia, the Ministry of Economy and Sustainable Development and/or Civil Aviation Agency;; or in either case any person or body authorized to perform any function to which this Agreement relates;
 - b) "**Agreed Services**" means scheduled International Air Services between and beyond the respective State territories of Georgia and The Kingdom of Bahrain for the transportation of passengers, baggage, Cargo and mail, separately or in any combination;
 - c) "**Agreement**" means this Agreement, the Annexes hereto, and any amendments to it or to this Agreement, that shall form an integral part thereof;
 - d) "**Air Service**", "**Airline**", "**International Air Service**" and "**stop for non-traffic purposes**" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;
 - e) "**Convention**" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes: (i) any amendment thereto which has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any annex or amendment adopted thereto under Article 90 of that Convention, insofar as such annex or amendment is at any given time effective for both Contracting Parties;
 - f) "**Designated Airlines**" means an airline or airlines that have been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
 - g) "**Tariffs**" means the prices to be charged for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, but excluding remuneration and conditions for carriage of mail;
 - h) "**Territory**" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Convention;
 - i) "**User Charges**" means charges made to airlines by the competent authorities or permitted by them to be made for the provision of airport facilities, property and/or of air navigation facilities, including related services and facilities for aircraft, their crews, passengers, baggage and cargo;
2. The Annex to this Agreement is considered an integral part thereof.

ARTICLE 2
GRANT OF RIGHTS

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement to enable its Designated Airlines to establish and operate Agreed Services.
2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall enjoy the following rights:
 - a) to fly across the State Territory of the other Contracting Party without landing;
 - b) to make stops in the State Territory of the other Contracting Party for non-traffic purposes, and
 - c) to make stops in the State Territory of the other Contracting Party, for the purpose of taking on and/or discharging international traffic in passengers, baggage and Cargo, separately or in any combination, while operating the Agreed Services.
3. Additionally, the airline(s) of each Contracting Party, other than those designated under Article 3, shall also enjoy the rights specified in paragraph 2(a) and 2(b) of this Article.
4. Nothing in this Article shall be deemed to confer on any Designated Airlines of either Contracting Party the privilege of taking on, in the State Territory of the other Contracting Party, passengers, baggage and Cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within the State Territory of that other Contracting Party, except as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.
5. If because of armed conflict, political disturbances or developments or special and unusual circumstances a 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 temporary rearrangement of routes as is mutually decided by the Contracting Parties.

ARTICLE 3
DESIGNATION AND AUTHORIZATION

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 of any such airline or to substitute another airline for one previously designated. Such designation may specify the scope of the authorization granted to each airline in relation to the operation of the Agreed Services. Designations and any 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.
2. On receipt of a notice of designation, substitution or alteration thereto, and on application from the Designated Airline in the form and manner prescribed, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline(s) designated the appropriate operating authorizations.
3. The Aeronautical Authority 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 and reasonably applied to the operation of International Air Services by such authority in conformity with the provisions of the Convention.
4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorisation referred to in paragraph 2 of this Article, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement, whenever the said Contracting Party has no proof that the airlines have their principal place of business in the State territory of the Contracting Party designating them and that they hold current Air Operator's Certificates issued by the said Contracting Party.
5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate each agreed service provided that the airline complies with the provisions of this Agreement, as well as with the national requirements concerning operating permits if applicable.

ARTICLE 4
REVOCATION AND LIMITATION OF OPERATING AUTHORIZATION

1. The Aeronautical Authority of each Contracting Party shall, with respect to an airline designated by the other Contracting Party, have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement, or to impose conditions, temporarily or permanently, as it may deem necessary on the exercise of those rights:
 - a) in the case of failure by that airline to comply with the laws and regulations normally and reasonably applied by the Aeronautical Authority of the Contracting Party granting those rights in conformity with the Convention; or
 - b) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement; or
 - c) it has no proof that the said airlines have their principal place of business in the State territory of the Contracting Party designating them and hold current Air Operator's Certificates issued by the said Contracting Party;
 - d) in accordance with paragraph (6) of Article 10 of this Agreement;
 - e) in the case of failure by the other Contracting Party to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 10 of this Agreement; or
 - f) in any case where the other Contracting Party fails to comply with any decision or stipulation arising from the application of Article 19 of this Agreement;
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 or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party, as provided for in Article 18.
3. In the event of action by one Contracting Party under this Article, the rights of the other Contracting Party under Article 19 shall not be prejudiced.

ARTICLE 5
PRINCIPLES GOVERNING OPERATION OF AGREED SERVICES

1. Each Contracting Party shall reciprocally allow the Designated Airlines of both Contracting Parties to compete freely in providing the international air transportation governed by this Agreement.
2. Each Contracting Party shall take all appropriate action within its jurisdiction to eliminate all forms of discrimination and anti-competitive or predatory practices in the exercise of the rights set out in this Agreement.
3. There shall be no restriction on the capacity and the number of frequencies and/or type(s) of aircraft to be operated by the Designated Airlines of both Contracting Parties in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination). Each Designated Airline is permitted to determine the frequency, capacity it offers on the Agreed Services.
4. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequencies, regularity of service or the aircraft type(s) operated by the Designated Airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational or environmental requirements under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
5. Neither Contracting Party shall impose on the Designated Airlines of the other Contracting Party, a first refusal requirement, uplift ratio, no objection fee or any other requirement with respect to capacity, frequencies or traffic which would be inconsistent with the purposes of this Agreement.

ARTICLE 6
CUSTOMS DUTIES AND OTHER CHARGES

1. Each Contracting Party exempts the Designated Airline or Airlines of the other Contracting Party from import restrictions, custom duties, direct or indirect taxes and all other national and/or local duties and charges on aircraft as well as their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts including engines, aircraft stores including but not limited to such items as food, beverages, tobacco and other products for sale to or use by passengers during flight and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft used by such Designated Airline operating the Agreed Services, as well as printed ticket stock, airway bills, staff uniforms, any printed material which bears the insignia of the Designated Airline printed thereon and usual publicity and promotional materials distributed free of charge by such Designated Airline.
2. The exemptions granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph (1) of this Article which are:
 - a) introduced into the State Territory of one Contracting Party by or on behalf of a Designated Airline of the other Contracting Party;
 - b) retained on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party upon arriving in and until leaving the State Territory of the other Contracting Party and/or consumed during flight over that Territory;
 - c) taken on board the aircraft of a Designated Airline of one Contracting Party in the State Territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the Agreed Services; whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the State Territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the State Territory of the said Contracting Party.
3. The regular airborne equipment, as well as the materials, supplies and stores normally retained on board the aircraft used by the Designated Airline of either Contracting Party may be unloaded in the State Territory of the other Contracting Party only with the approval of the competent authorities of that other Contracting Party. In such case, such equipment and items shall enjoy the exemptions provided for by paragraph (1) of this Article provided that they may be required to be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
4. The exemptions provided for by this Article shall also be available in situations where the Designated Airlines of either Contracting Party have entered into arrangements with another airline(s), for the loan or transfer in the State Territory of the other Contracting Party, of the regular equipment and the other items referred to in paragraph (1) of this Article, provided that the other airline enjoys the same exemption(s) from that other Contracting Party.

ARTICLE 7
APPLICATION OF NATIONAL LAWS AND REGULATIONS

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, sojourn in, or departure from its State Territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its State Territory, shall be applied to aircraft operated by the airline(s) of the other Contracting Party without distinction as to nationality as they are applied to its own, and shall be complied with by such aircraft upon entry into, departure from and while within the Territory of that Contracting Party.
2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party as to the admission to, sojourn in, or departure from its State Territory of passengers, baggage, crew and cargo, transported on board the aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs, currency, health, quarantine and sanitary measures or in the case of mail, postal laws and regulations shall be complied with by or on behalf of such passengers, baggage, crew and Cargo upon entry into and departure from and while within the State Territory of the first Contracting Party.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own or any other airline(s) over the Designated Airline(s) of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.
4. Passengers, baggage and Cargo in direct transit across the State Territory of either Contracting Party and not leaving areas of the airport reserved for such purpose shall, except in respect of security measures against violence, air piracy, narcotics control be subject to no more than a simplified control. Such baggage and Cargo shall be exempt from customs duties, excise taxes and other similar national and/or local fees and charges.

ARTICLE 8
CODE SHARING

1. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties may, either as a marketing carrier or as an operating carrier, freely enter into cooperative marketing arrangements including but not limited to blocked space and/or code share arrangements (including third country code share arrangements), with any other airline or airlines.
2. Before providing code sharing services, the code sharing partners shall agree as to which party shall be responsible in respect of the liability and on consumer related matters, security, safety and facilitation. The agreement setting out these terms shall be filed with both Aeronautical Authorities before implementation of the code share arrangements.
3. Such arrangements shall be accepted by the Aeronautical Authorities concerned, provided that all airlines in these arrangements have the underlying traffic rights and/or authorizations.
4. In the event of a code share arrangement, the marketing airline should, in respect of every ticket sold, ensure that it is made clear to the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.
5. The Designated Airline(s) of each Contracting Party may also offer code share services between any point(s) in the State territory of the other Contracting Party, provided that such services are operated by an airline or airlines of the other Contracting Party.

ARTICLE 9
CERTIFICATES OF AIRWORTHINESS AND COMPETENCY

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued, or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the Agreed Services provided always that such certificates or licenses were issued, or rendered valid, pursuant to and in conformity with the minimum standards established under the Convention.
2. Each Contracting Party, reserves the right, however, to refuse to recognize, for flights above its own State Territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals by the other Contracting Party.
3. If the privileges or conditions of the licenses or certificates issued or rendered valid by one Contracting Party permit a difference from the standards established under the Convention, whether or not such difference has been filed with the International Civil Aviation Organization, the Aeronautical Authority of the other Contracting Party may, without prejudice to the rights of the first Contracting Party under Article 10(2), request consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party in accordance with Article 18, with a view to satisfying themselves that the practice in question is acceptable to them. Failure to reach satisfactory agreement shall constitute grounds for the application of Article 4(1) of this Agreement.

ARTICLE 10
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 30 days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and that other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 days or such longer period as may be agreed shall be grounds for the application of Article 4(1) of this Agreement.
3. It is agreed that any aircraft operated by an airline of one Contracting Party on services to or from the State Territory of the other Contracting Party may, while within the State 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 certificates 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 an 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 to in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend the operating authorization of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs (2) or (6) of this Article shall be discontinued once the basis for taking that action ceases to exist.

ARTICLE 11
AVIATION SECURITY

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement.
2. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970, 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 Supplementary to the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation done at Montreal on 23 September 1971, signed at Montreal on 24 February 1988, the Convention on the Marking of Plastic Explosives for the Purpose of Detection, done at Montreal on 1 March 1991 and any other agreement governing civil aviation security binding upon both Contracting Parties.
3. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities and any other relevant threat to the security of civil aviation.
4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties.
5. In addition, the Contracting Parties 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 State Territory and the operators of airports in their Territory act in conformity with such aviation security provisions as are applicable to the Contracting Parties.
6. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 above applied by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the Territory of that other Contracting Party.

7. Each Contracting Party shall ensure that measures are effectively applied within its Territory to protect the aircraft and to security screen their passengers, crew and carry-on items and to carry out appropriate security checks on baggage, Cargo and aircraft stores prior to boarding or loading. Each Contracting Party also agrees to give positive consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
8. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate such incident or threat as rapidly as possible commensurate with minimum risk to life from such incident or threat.
9. Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference which is on the ground in its State Territory is detained thereon unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect the lives of its passengers and crew.
10. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the Aeronautical Authority of the first Contracting Party may request immediate consultations with the Aeronautical Authority of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds for the application of paragraph (1) of Article 4 of this Agreement. When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action under paragraph (1) of Article 4 prior to the expiry of fifteen (15) days. Any action taken in accordance with this paragraph shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the security provisions of this Article.

ARTICLE 12
USER CHARGES

1. Each Contracting Party shall use its best efforts to ensure that the User Charges imposed or permitted to be imposed by its competent charging bodies on the Designated Airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other aviation facilities are just and reasonable. These charges shall be based on sound economic principles and shall not be higher than those paid by other airlines for such services.
2. Neither Contracting Party shall give preference, with respect to User Charges, to its own or to any other airline(s) engaged in similar International Air Services and 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 Designated Airline(s) operating similar International Air Services using similar aircraft and associated facilities and services.
3. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging bodies and the Designated Airlines using the services and facilities. Reasonable notice shall be given whenever possible to such users of any proposal for changes in User Charges together with relevant supporting information and data, to enable them to express their views before the charges are revised.

ARTICLE 13
COMMERCIAL ACTIVITIES

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall have the right to establish in the State Territory of the other Contracting Party offices for the purpose of promotion of air transportation and sale of transport documents as well as for other ancillary products and facilities required for the provision of air transportation.
2. The Designated Airlines of each Contracting Party shall be entitled, to bring into and maintain in the State Territory of the other Contracting Party those of their own managerial, commercial, operational, sales, technical and other personnel and representatives as it may require in connection with the provision of air transportation.
3. Such representatives and staff requirements mentioned in paragraph 2 of this Article may, at the option of the Designated Airline, be satisfied by its own personnel of any nationality or by using the services of any other airline, organization or company operating in the State Territory of the other Contracting Party and authorized to perform such services in the Territory of such other Contracting Party.
4. The Designated Airlines of each Contracting Party shall, either directly and at their discretion, through agents, have the right to engage in the sale of air transportation and its ancillary products and facilities in the State Territory of the other Contracting Party. For this purpose, the Designated Airlines shall have the right to use its own transportation documents. The Designated Airline of each Contracting Party shall have the right to sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and its ancillary products and facilities in local currency or in any other freely convertible currency, in accordance with the legislation of the Contracting Parties.
5. The Designated Airlines of one Contracting Party shall have the right to pay for local expenses in the State Territory of the other Contracting Party in local currency or provided that this is in accordance with local currency regulations, in any freely convertible currencies, in accordance with the legislation of the Contracting Parties.
6. Each Contracting Party shall apply the Code of Conduct formulated by the International Civil Aviation Organization for the regulation and operation of Computer Reservation Systems within its Territory, consistent with other applicable regulations and obligations concerning Computer Reservation Systems.

7. The Designated Airlines shall have the right to perform its own ground handling with respect to passenger check-in operations in the State Territory of the other Contracting Party. This right does not include airside ground handling services and will only be subject to constraints resulting from requirements of airport safety, security and airport infrastructure. Where safety and security considerations preclude the exercise of the right mentioned in this paragraph, such ground handling services shall be made available without preference or discrimination to any airline engaged in similar international air services.
8. On the basis of reciprocity and in addition to the right granted by paragraph (7) of this Article, each Designated Airline of one Contracting Party shall have the right to select in the State Territory of the other Contracting Party, any agent from competing handling agents authorized by the competent authorities of that other Contracting Party, for the provision, in whole or in part, of handling services.
9. The Designated Airlines of one Contracting Party may also be permitted to provide ground handling services envisaged by paragraph (7) of this Article, in whole or in part, for other airlines serving the same airport in the State Territory of the other Contracting Party.
10. All the above activities shall be carried out in accordance with the applicable laws and regulations in force in the State Territory of the other Contracting Party.

ARTICLE 14
TRANSFER OF FUNDS

1. Each Contracting Party grants to the Designated Airlines of the other Contracting Party the right to transfer freely the excess of receipts over expenditure earned by such airlines in its Territory in connection with the sale of air transportation, sale of other ancillary products and services as well as commercial interest earned on such revenues (including interest earned on deposits awaiting transfer). Such transfers shall be effected in any convertible currency, in accordance with the foreign exchange regulations of the Contracting Party in the Territory of which the revenue accrued. Such transfer shall be effected on the basis of official exchange rates or where there is no official exchange rate, such transfers shall be effected on the basis of the prevailing foreign exchange market rates for current payments.
2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, Contracting Party may delay transfer of funds on the basis of fair, no discriminative and conscientious usage of its legislation and legislative acts, in order to ensure payment of duties and taxes for such period when the appropriate request of air carrier was applied concerning a transfer, provided that such measures and implementation do no cause unreasonable restriction of transfers mentioned in this agreement.
3. If a Contracting Party imposes restrictions on the transfer of excess of receipts over expenditure by the Designated Airlines of the other Contracting Party, the latter shall have a right to impose reciprocal restrictions on the Designated Airlines of the first Contracting Party.
4. In the event that there exists, a special agreement between the Contracting Parties for the avoidance of double taxation, or in the case where there is a special agreement ruling the transfer of funds between the two Contracting Parties, such agreement shall prevail.

ARTICLE 15
APPROVAL OF TIMETABLES

1. The Designated Airlines of each Contracting Party shall submit for approval to the Aeronautical Authority of the other Contracting Party prior to the inauguration of its services, the timetable of intended services, specifying the frequency, the type of aircraft, and period of validity. This requirement shall likewise apply to any modification thereof.
2. If a Designated Airline wishes to operate ad-hoc flights supplementary to those covered in the approved timetables, it shall obtain prior permission of the Aeronautical Authority of the Contracting Party concerned, who shall give positive and favorable consideration to such request.

ARTICLE 16
TARIFFS

1. Each Contracting Party shall allow Tariffs to be established by each Designated Airline based upon its commercial considerations in the market place. Neither Contracting Party shall require the Designated Airlines to consult other airlines about the tariffs they charge or propose to charge.
2. Each Contracting Party may require prior filing with its Aeronautical Authorities, of prices to be charged to or from its State Territory by Designated Airlines of both Contracting Parties. Such filing by or on behalf of the Designated Airlines may be required by no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, filing may be permitted on shorter notice than normally required. If a Contracting Party permits an airline to file a price on short notice, the price shall become effective on the proposed date for traffic originating in the State territory of that Contracting Party.
3. Except as otherwise provided in this Article, neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by a Designated Airline of either Contracting Party for international air transportation.
4. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:-
 - (a) Prevention of Tariffs whose application constitutes anti-competitive 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 prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - (c) Protection of Designated Airlines from prices that are artificially low.
5. If a Contracting Party believes that a price proposed to be charged by a Designated Airline of the other Contracting Party for international air transportation is inconsistent with considerations set forth in paragraph (4) of this Article, it shall request 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 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 price 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 previously existing price shall continue in effect.

ARTICLE 17
EXCHANGE OF INFORMATION

1. The Aeronautical Authorities of both Contracting Parties shall exchange information based on request from the other Contracting Party, as promptly as possible, concerning the current authorizations extended to their respective Designated Airlines to render service to, through, and from the Territory of the other Contracting Party. This will include copies of current certificates and authorizations for services on proposed routes, together with amendments or exemption orders.
2. The Aeronautical Authorities of either Contracting Party shall supply to the Aeronautical Authorities of the other Contracting Party, at their request, such periodic or other statements of statistics of traffic uplifted from and discharged in the State territory of that other Contracting Party as may be reasonably required.

ARTICLE 18
CONSULTATION

1. In a spirit of close cooperation, the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement and either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.
2. Subject to Articles 4, 10 and 12, such consultations, which may be through discussion or correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

ARTICLE 19
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 a settlement is not reached by negotiation, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted for decision to a tribunal of three (3) arbitrators which shall be constituted in the following manner:
 - a) Within 60 days of receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as the President of the tribunal, shall be nominated as the third arbitrator by the two appointed arbitrators within 60 days of the appointment of the second;
 - b) If within the time limits specified above any appointment has not been made, either Contracting Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to make the necessary appointment within 30 days. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that same ground shall make the appointment. In such case the arbitrator or arbitrators appointed by the said President or the Vice President as the case may be, shall not be nationals or permanent residents of the States parties to this Agreement.
3. Except as hereinafter provided in this Article or otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the place where the proceedings will be held and the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement. The tribunal shall establish its own procedure. A conference to determine the precise issues to be arbitrated shall be held not later than 30 days after the tribunal is fully constituted.
4. Except as otherwise agreed by the Contracting Parties or prescribed by the tribunal, each Contracting Party shall submit a memorandum within 45 days after the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Contracting Party, or at its discretion, within 30 days after replies are due.
5. The tribunal shall attempt to give a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, 30 days after both replies are submitted. The decision shall be taken by a majority vote.

6. The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it receives the decision of the tribunal, and such clarification shall be issued within 15 days of such request.
7. The Contracting Parties shall comply with any stipulation, provisional ruling or final decision of the tribunal.
8. Subject to the final decision of the tribunal, the Contracting Parties shall bear the costs of its arbitrator and an equal share of the other costs of the tribunal, including any expenses incurred by the President or Vice President of the Council of the International Civil Aviation Organization in implementing the procedures in paragraph 2(b) of this Article.
9. If, and as long as, either Contracting Party fails to comply with a decision contemplated in paragraph (7) of this Article, the other Contracting Party may limit, suspend or revoke any rights or privileges which it has granted under this Agreement to the Contracting Party in default.

ARTICLE 20
MODIFICATION AND AMENDMENT OF AGREEMENT

The present Agreement may be modified and amended by the Contracting Parties by mutual agreement, in the form of separate protocols, which will enter into force according to the procedure described in Article 23 of the present Agreement and shall form an integral part thereof.

ARTICLE 21
REGISTRATION

This Agreement and any amendments thereto, shall be submitted by Georgian side to the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 22
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 be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of notice by the other Contracting Party, unless notice of termination is withdrawn before the expiry of this period due to the agreement reached by the Contracting Parties.
2. In the absence of acknowledgment of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received by it fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

2. In the absence of acknowledgment of receipt of a notice of termination by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received by it fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

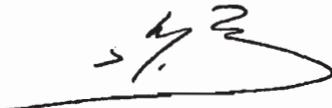
ARTICLE 23
ENTRY INTO FORCE

The present Agreement shall enter into force on the date of the last written notification by which the Contracting Parties have notified each other, through diplomatic channels, that their internal legal requirements for its entry into force have been fulfilled.

In witness thereof the undersigned being duly authorised by their respective Governments have signed the present Agreement.

Done in Kingdom of Bahrain on 21, January 2016 in two copies, in Georgian, Arabic and English languages, each text being equally authentic. In case of divergence in the interpretation of the provisions of the present Agreement, the English text shall prevail.

**FOR THE GOVERNMENT
OF GEORGIA**



David Khutsishvili
Deputy Minister of Economy and
Sustainable Development
of Georgia

**FOR THE GOVERNMENT
OF THE KINGDOM OF BAHRAIN**



Kamal Bin Ahmed Mohammed
Minister of Transportation
and Telecommunications
of Bahrain

**ANNEX
ROUTE SCHEDULE**

Section 1:

Routes to be operated by the Designated Airline(s) of the Kingdom of Bahrain.

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in the Kingdom of Bahrain	Any Points	Any Points in Georgia	Any Points

Section 2:

Routes to be operated by the Designated Airline(s) of Georgia

FROM	INTERMEDIATE POINTS	TO	BEYOND POINTS
Any Points in Georgia	Any Points	Any Points in the Kingdom of Bahrain	Any Points

Operation of the Agreed Services

1. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties may, on any or all flights and at its option, operate in either or both directions; serve intermediate and beyond points on the routes in any combination and in any order; omit calling at any or all intermediate or beyond point(s); terminate its services in the State territory of the other Contracting Party and/or in any point beyond that territory; serve points within the State territory of each Contracting Party in any combination; transfer traffic from any aircraft used by them to any other aircraft at any point or points in the route; combine different flight numbers within one aircraft operation; and use owned or leased aircraft.
2. The Designated Airline(s) of both Contracting Parties are entitled to exercise, in any type of service (passenger, cargo, separately or in combination), full fifth freedom traffic rights to/from any intermediate or beyond point(s) without any restriction whatsoever.

قانون رقم (١٥) لسنة ٢٠١٧
 بالتصديق على اتفاقية نقل المحكوم عليهم بين
 حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية الهند

نحن حمد بن عيسى آل خليفة ملك مملكة البحرين.

بعد الاطلاع على الدستور ،

وعلى اتفاقية نقل المحكوم عليهم بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية الهند الموقعة في مدينة المنامة بتاريخ ٢٣ يناير ٢٠١٦ ،
 أقر مجلس الشورى ومجلس النواب القانون الآتي نصه ، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

المادة الأولى

صودق على اتفاقية نقل المحكوم عليهم بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية الهند الموقعة في مدينة المنامة بتاريخ ٢٣ يناير ٢٠١٦ ، والمرافقة لهذا القانون.

المادة الثانية

على رئيس مجلس الوزراء والوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ أحكام هذا القانون ، وينشر في الجريدة الرسمية.

ملك مملكة البحرين

حمد بن عيسى آل خليفة

صدر في قصر الرفاع:

بتاريخ: ١٤ شعبان ١٤٣٨هـ

الموافق: ١٠ مايو ٢٠١٧م

اتفاقية نقل المحكوم عليهم

بين

حكومة مملكة البحرين

و

حكومة جمهورية الهند

إن حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية الهند ويشار إليها فيما بعد "الدولتان المتعاقدتان":

رغبة منهما في تسهيل إعادة التأهيل الاجتماعي للأشخاص المحكوم عليهم في بلدانهم:

وأخذاً في الاعتبار أن هذا الهدف يمكن تحقيقه بمنح مواطني الدولة المتعاقدة الأخرى. الذين أدينوا وحكم عليهم بالسجن نتيجة ارتكابهم جريمة جنائية، فرصة لقضاء محكومياتهم في مجتمعاتهم:

فقد تم الاتفاق على ما يلي:

المادة (١)

تعريفات

لأغراض تطبيق هذه الاتفاقية:

- أ- "حكم" يعني أي قرار أو أمر صادر عن محكمة أو هيئة قضائية بفرض العقوبة:
- ب- "دولة التنفيذ" يقصد بها الدولة التي كان فيها أو قد ينقل إليها الشخص المحكوم عليه لتنفيذ العقوبة المقضي بها عليه أو استكمال ما تبقى له منها:
- ج- "عقوبة" تعني أية عقوبة أو تدبير ينطوي على الحرمان من الحرية أمرت به محكمة أو هيئة قضائية لفترة من الوقت أو السجن مدى الحياة يدخل في دائرة اختصاصها وولايتها القضائية:
- د- "الشخص المحكوم عليه" يعني الشخص الذي يخضع لعقوبة السجن بموجب الحكم الصادر من قبل محكمة جنائية بما في ذلك المحاكم المنشأة بموجب القانون الساري المعمول في الدول المتعاقدة:
- هـ- "دولة الإدانة" الدولة التي صدرت منها الإدانة والعقوبة على الشخص المحكوم عليه الذي قد نقل أو قد تم نقله منها.

المادة (٢)

مبادئ عامة

- ١- يجوز نقل أي شخص محكوم عليه في إقليم الدولة المتعاقدة إلى إقليم الدولة المتعاقدة الأخرى وفقا لأحكام هذه الاتفاقية من أجل قضاء العقوبة المفروضة عليه.

وتحقيقاً لهذه الغاية. يجوز له أن يُعرب عن رغبته، كتابةً، إلى دولة الإدانة أو دولة التنفيذ مُبدياً رغبته في نقله بموجب هذه الاتفاقية.

٢ - يجوز لأي شخص محكوم عليه من مواطني دولة متعاقدة، أو أي شخص آخر يحق له التصرف نيابة عنه، تقديم طلباً بنقله وفقاً لقانون الدولة المتعاقدة وبالطريقة المقررة من قبل حكومة تلك الدولة المتعاقدة.

المادة (٣)

السلطة المركزية

١ . السلطة المركزية المسئولة عن تطبيق هذه الاتفاقية في الدول المتعاقدة هي:

(أ) مملكة البحرين: وزارة العدل والشؤون الإسلامية و الأوقاف،

(ب) جمهورية الهند: وزارة الشؤون الداخلية.

٢ - في حالة تغيير أي من الدولتين المتعاقدتين السلطة المركزية ، يجب عليها إشعار الطرف الآخر بذلك عن طريق القنوات الدبلوماسية.

المادة (٤)**الشروط اللازمة للنقل**

- ١ . يجوز نقل الشخص المحكوم عليه بموجب هذه الاتفاقية وفقاً للشروط التالية:
- أ - أن يكون الشخص المحكوم عليه متمتعاً بجنسية دولة التنفيذ؛
 - ب - لم يحكم بعقوبة الإعدام على الشخص المحكوم عليه؛
 - ج - أن يكون الحكم الصادر نهائياً؛
 - د - عدم وجود أية إجراءات جنائية منظورة أمام المحاكم ضد الشخص المحكوم عليه في دولة الإدانة يتطلب حضوره؛
 - هـ - لم يحكم على الشخص المحكوم عليه بارتكاب جريمة بموجب القانون العسكري؛
 - و - ألا تقل مدة السجن المحكوم بها . عند استلام طلب النقل . عن ستة أشهر أو أنه يقضي عقوبة السجن المؤبد؛
 - ز - إن الأفعال أو أوجه التقصير التي حكم الشخص بموجبها في دولة الإدانة معاقباً عليها في قانون دولة التنفيذ كجريمة، أو من شأنها أن تشكل جريمة جنائية ارتكبت في إقليمها؛
 - ح - نقل الشخص المحكوم عليه إلى دولة التنفيذ يجب ألا يمس بسيادة وأمن أو أي مصلحة أساسية أخرى لدولة الإدانة؛
 - ط - أن يوافق الشخص المحكوم عليه، كتابة، على النقل أو في حال كان قاصراً أو لأسباب بدنية أو عقلية تعتبره أي من الدولتين المتعاقدتين ضرورياً، بواسطة أي شخص آخر يحق لها لتصرف نيابة عنه وفقاً للقانون في الدولة المتعاقدة؛ و
 - ي - موافقة دولة الإدانة ودولة التنفيذ على النقل.

٢ . وفي الحالات الاستثنائية، يجوز لدولة الإدانة ودولة التنفيذ الموافقة على النقل حتى ولو كانت المدة المتبقية من العقوبة الواجبة التنفيذ على الشخص المحكوم عليه أقل من ستة أشهر.

المادة (٥)

الالتزام بتقديم المعلومات

١ . إذا أعرب الشخص المحكوم عليه عن رغبته في النقل إلى دولة الإدانة بموجب هذه الاتفاقية، وجب ان ترسل المعلومات والوثائق الى دولة التنفيذ، ما لم تقرر دولة التنفيذ أو دولة الإدانة انها لا تقبل النقل:

- ١- اسم وجنسية وتاريخ ومكان ميلاد الشخص المحكوم عليه وعنوانه، إن وجد، بدولة التنفيذ مصحوباً بنسخة من جواز سفره أو أي وثائق شخصية أخرى تثبت هويته، والبصمات الخاصة بالشخص المحكوم عليه، بالقدر الممكن:
- ب- بيان بالوقائع التي استند عليها الحكم:
- ج- طبيعة ومدة و تاريخ بدء العقوبة:
- د- نسخة مصدقة من الحكم و نسخة من النصوص القانونية ذات الصلة التي تم بموجبها إصدار الحكم ضد الشخص المحكوم عليه:
- هـ- تقرير طبي أو اجتماعي أو أي تقرير آخر فيما يتعلق بسوابق وشخصية المحكوم عليه، لدراسة طلبه أو للبت في طبيعة احتجازه:
- و- أي معلومات أخرى قد تحددها دولة التنفيذ، لدراسة إمكانية النقل وإفادة المحكوم عليه بالعواقب الكاملة المترتبة على نقله بموجب قوانينها:

- ز- طلب النقل المقدم من الشخص المحكوم عليه أو من ينوب عنه قانوناً وفقاً لقانون دولة الإدانة.
- ح- بيان يدل على المدة التي قد قضاها من العقوبة، بما في ذلك أي معلومات عن مدة توقيفه قبل المحاكمة، أو تخفيف فيها، أو أي ظرف آخر ذي صلة بتنفيذ العقوبة.
- ط- بيان بموافقة دولة الإدانة على نقل الشخص المحكوم عليه.

٢ . لأغراض تمكين اتخاذ قرار في طلب النقل بموجب هذه الاتفاقية، يجب على دولة التنفيذ إرسال المعلومات و الوثائق التالية إلى دولة الإدانة، ما لم تقرر دولة التنفيذ أو دولة الإدانة عدم الموافقة على النقل:

- أ- بيان أو وثيقة تدل على تمتع الشخص المحكوم عليه بجنسية دولة التنفيذ:
- ب- نسخة من القانون ذي الصلة في دولة التنفيذ يوضح أن الأفعال التي أدت إلى فرض العقوبة في دولة الإدانة تمثل جريمة يعاقب عليها بموجب قانون دولة التنفيذ، ويشكل جريمة جنائية إذا ارتكبت في إقليمها.
- ج- بيان بتأثير أي قانون أو نظام يتعلق بمدة وتنفيذ العقوبة في دولة التنفيذ بعد نقل الشخص المحكوم عليه إليها، بما في ذلك إذا كان مناسباً. بيان بأثر الفقرة (٢) من المادة (٩) من هذه الاتفاقية على نقله.
- د- رغبة دولة التنفيذ بقبول نقل الشخص المحكوم عليه وتعهدتها بإدارة الجزء المتبقي من عقوبة الشخص المحكوم عليه؛ و
- هـ أي معلومات أو وثائق أخرى تراها دولة الإدانة ضرورية.

المادة (٦)

الطلبات والرد عليها

١ . يجب تقديم طلبات النقل، كتابة، على النماذج المنصوص عليها، إن وجدت، مرسلة من السلطة المركزية في دولة الإدانة، عبر القنوات الدبلوماسية، إلى السلطة المركزية بدولة التنفيذ، ويتم الرد عليها بنفس القنوات.

٢ . يجب على دولة التنفيذ إشعار دولة الإدانة، فوراً، بقرار قبول طلب النقل أو رفضه.

المادة (٧)

الطلبات والتحقق منها

١ . يجب على دولة الإدانة التأكد من أن الشخص المطلوب منه إعطاء قبوله النقل بموجب الفقرة ١ (ط) من المادة ٤ من هذه الاتفاقية، فعل ذلك طوعاً وعلى دراية كافية بالآثار القانونية المترتبة عليها. ويجب أن تخضع إجراءات الموافقة لقانون دولة الإدانة.

٢ . يجب على دولة الإدانة أن تتيح لدولة التنفيذ فرصة للتحقق من أن الموافقة تمت وفقاً للشروط المنصوص عليها في الفقرة ١ من هذه المادة.

المادة ٨

أثر النقل على دولة التنفيذ

- ١ . يجب على السلطات المختصة في دولة التنفيذ الاستمرار في تنفيذ العقوبة من خلال محكمة أو أمر إداري حسبما يلزم بموجب قانونها الوطني، وفقا للشروط المنصوص عليها في المادة (٩) من هذه الاتفاقية.
- ٢ . مع مراعاة أحكام المادة (١١) من هذه الاتفاقية، يخضع تنفيذ العقوبة لقانون دولة التنفيذ ويجب أن تكون تلك الدولة، على انفراد، هي المختصة باتخاذ كافة القرارات المناسبة.

المادة (٩)

استمرار تنفيذ الحكم

- ١ . تلتزم دولة التنفيذ بالطبيعة القانونية ومدة العقوبة كما حددتها دولة الإدانة.
- ٢ . إذا كانت العقوبة بطبيعتها أو مدتها، أو كليهما، لا تتفق مع قانون دولة التنفيذ، يجوز لدولة التنفيذ، بموافقة مسبقة من دولة الإدانة، بأمر قضائي أو إداري، تعديل العقوبة إلى العقوبة التي ينص عليها قانونها لجريمة مماثلة. وفيما يتعلق بطبيعة ومدة العقوبة تكون العقوبة المماثلة كلما أمكن ذلك تتوافق مع العقوبة المقضي بها في الحكم بدولة الإدانة. والالتزام بعدم تشديد العقوبة المفروضة من قبل دولة الإدانة.

المادة ١٠

أثر إتمام العقوبة على دولة الإدانة

عند إشعار دولة التنفيذ، دولة الإدانة بموجب الفقرة ١ (أ) من المادة ١٣ من هذه الاتفاقية بأن مدة العقوبة قد تمت، يجب اعتبار ذلك الإشعار انتهاءً لمدة العقوبة في دولة الإدانة.

المادة ١١

مراجعة الحكم والعضو أو العضو العام أو تخفيف العقوبة.

- ١ - يحق لدولة الإدانة وحدها البت في مراجعة الحكم .
- ٢ - يحق لأي من الدولتين المتعاقدتين في هذه الاتفاقية منح العضو أو العضو العام أو تخفيف العقوبة وفقاً لدستورها أو غيره من القوانين الأخرى، بعد التشاور مع دولة الإدانة.

المادة ١٢

انتهاء تنفيذ العقوبة

- ١ - يجب على دولة الإدانة، فوراً، إشعار دولة التنفيذ عن أي قرار تتخذه في إقليمها يكون من شأنه إنهاء تنفيذ العقوبة أو جزءاً منها.
- ٢ - يجب على دولة التنفيذ إنهاء تنفيذ العقوبة أو جزء منها بمجرد إشعارها من قبل دولة الإدانة بأي قرار أو إجراء ينتج عنه وقف تنفيذ العقوبة.

المادة ١٣معلومات عن تنفيذ العقوبة

- ١- يجب على دولة التنفيذ إشعار دولة الإدانة بما يلي:
- (أ) عند إكمال تنفيذ العقوبة؛ أو
- (ب) إذا هرب الشخص المحكوم عليه من السجن قبل إكماله مدة العقوبة، وفي هذه الحالة على دولة التنفيذ اتخاذ الإجراءات للقبض عليه لاستكمال بقية المدة ومساءلته بارتكابه جريمة بموجب قانون دولة التنفيذ
- ٢- يجب على دولة التنفيذ تقديم تقرير خاص بشأن تنفيذ العقوبة.

المادة ١٤العبور

- ١- إذا دخلت أي من الدولتين المتعاقدين في ترتيبات لنقل الأشخاص المحكوم عليهم مع أي دولة ثالثة، فعلى الدولة المتعاقدة الأخرى التعاون في تسهيل عبور الأشخاص المحكوم عليهم عبر إقليمها وفقاً لتلك الترتيبات، واستثناءً يجوز رفض منح العبور إذا:
- (أ) كان الشخص المحكوم عليه أحد مواطنيها.
- (ب) كان الطلب يمس بالسيادة الوطنية أو السلامة أو النظام العام أو أي مصلحة أساسية أخرى للدولة المتعاقدة.
- ٢- يجب على الدولة المتعاقدة التي تعتزم النقل إعطاء إشعار مسبق إلى الدولة المتعاقدة الأخرى بهذا العبور.

المادة ١٥

التكاليف

تتحمل دولة التنفيذ كافة التكاليف التي تتكبدها في حال تطبيق هذه الاتفاقية، باستثناء التكاليف المتكبدة على إقليم دولة الإدانة. ومع ذلك لا يجوز لدولة التنفيذ المطالبة أو السعي لاسترداد كل أو جزء من تلك التكاليف من الشخص المحكوم عليه أو من أي مصدر آخر.

المادة (١٦)

اللغة

يجب أن تكون كافة الطلبات والوثائق المتعلقة بهذه الاتفاقية باللغة الانجليزية أو مرفق بها ترجمة إلى اللغة الإنجليزية.

المادة (١٧)

نطاق التطبيق

يسري تطبيق هذه الاتفاقية على العقوبات المحكوم بها قبل أو بعد بدء نفاذها.

المادة (١٨)

تسوية المنازعات

(١) يجب على السلطتين المركزيتين أن تسعى إلى حل أي نزاع ينشأ عن تفسير أو تطبيق أو تنفيذ هذه الاتفاقية وُدياً.

(٢) إذا لم يكن باستطاعة السلطتين المركزيتين حل النزاع وُدياً، عندها وجب حله عن طريق القنوات الدبلوماسية.

المادة (١٩)

تسليم الأشخاص المحكوم عليهم

يجب أن يكون تسليم الشخص المنقول من قبل دولة الإدانة إلى دولة التنفيذ في المكان والزمان المتفق عليه من قبل دولة الإدانة ودولة التنفيذ. وتتحمل دولة التنفيذ مسؤولية نقل السجين من دولة الإدانة كما تكون مسؤولة عن سجن الشخص المحكوم عليه خارج إقليم دولة الإدانة.

المادة (٢٠)

التعديلات

أي تعديل على هذه الاتفاقية تتفق عليه الدولتان المتعاقدتان يدخل حيز النفاذ بنفس الإجراءات التي جرت على هذه الاتفاقية.

المادة ٢١

أحكام ختامية

١ . تخضع هذه الاتفاقية للتصديق. وعلى كل دولة متعاقدة إشعار الدولة الأخرى. كتابة. عن طريق القنوات الدبلوماسية، عند اكتمال الإجراءات القانونية اللازمة لدخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ. وتدخل الاتفاقية حيز النفاذ في اليوم الأول من الشهر الثاني من تاريخ الإشعار الأخير.

٢ . تظل هذه الاتفاقية سارية المفعول لمدة غير محددة. ومع ذلك. يجوز لأي من الدولتين المتعاقدتين إنهاء هذه الاتفاقية بموجب إعطاء إشعار للدولة المتعاقدة الأخرى. على أن يسرى الانتهاء بعد ستة أشهر من تاريخ هذا الإشعار.

٣ . وبغض النظر عن أي إنهاء. فإن هذه الاتفاقية تظل سارية على تنفيذ العقوبات على المسجونين الذين تم نقلهم بموجبها قبل ان يصبح تاريخ إنهاء الاتفاقية نافذاً.

وإثباتاً لما تقدم، قام الأشخاص أدناه المخولون حسب الأصول من جانب حكوماتهم بالتوقيع على هذه الاتفاقية.

حررت هذه الاتفاقية من نسختين أصليتين في المنامة بتاريخ ٢٣ يناير ٢٠١٦ باللغات العربية والهندية والإنجليزية، وجميع النسخ متساوية الحجية القانونية. وفي حالة وجود أي اختلافات في التفسير يرجح النص باللغة الإنجليزية.

السيد ن. م. م.

نيابة عن

حكومة جمهورية الهند

السيد ن. م. م.

نيابة عن

حكومة مملكة البحرين

قانون رقم (١٦) لسنة ٢٠١٧
بالتصديق على اتفاقية الخدمات الجوية بين
حكومة مملكة البحرين وحكومة المجر

نحن حمد بن عيسى آل خليفة ملك مملكة البحرين.
بعد الاطلاع على الدستور ،
وعلى اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة المجر الموقعة في مملكة
البحرين بتاريخ ٢١ يناير ٢٠١٦ ،
أقر مجلس الشورى ومجلس النواب القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

المادة الأولى

صودق على اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة المجر الموقعة في
مملكة البحرين بتاريخ ٢١ يناير ٢٠١٦، والمرافقة لهذا القانون.

المادة الثانية

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

ملك مملكة البحرين
حمد بن عيسى آل خليفة

صدر في قصر الرفاع:

بتاريخ: ١٥ شعبان ١٤٣٨هـ

الموافق: ١١ مايو ٢٠١٧م

اتفاقية
الخدمات الجوية
بين
حكومة مملكة البحرين
و
حكومة المجر

فهرس المواد

الدباجة	
التعاريف	المادة (1)
منح الحقوق	المادة (2)
التعيين والترخيص	المادة (3)
رفض ، وإلغاء ، تعليق أو الحد من ترخيص التشغيل	المادة (4)
المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها	المادة (5)
الضرائب الجمركية وغيرها من الرسوم	المادة (6)
تطبيق القوانين والأنظمة	المادة (7)
شهادات صلاحية وكفاءة الطيران	المادة (8)
السلامة الجوية	المادة (9)
أمن الطيران	المادة (10)
أجور الاستخدام	المادة (11)
الأنشطة التجارية	المادة (12)
تحويل الإيرادات	المادة (13)
جداول المواعيد	المادة (14)
التعرفة	المادة (15)
تبادل المعلومات	المادة (16)
المشاورات	المادة (17)
تسوية المنازعات	المادة (18)
تحديد الانتفاكية	المادة (19)
التسجيل	المادة (20)
الإنهاء	المادة (21)
الدخول حيز النفاذ	المادة (22)

الديباجة

إن حكومة مملكة البحرين وحكومة المجر (المشار إليهما في ما بعد بالطرفين المتعاقدين)،

باعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي واتفاقية العبور للخدمات الجوية الدولية المفتوحتين للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944،

ورغبةً منهما في تشجيع الخدمات الجوية الدولية بين كل من إقليميهما،

وإقراراً منهما بأهمية النقل الجوي كوسيلة لتعزيز التعاون الاقتصادي والعلاقات التجارية ،
والتواصل والصداقة بين شعبي البلدين ،

ورغبةً منهما في ضمان أقصى قدر من الأمن والسلامة في الخدمات الجوية الدولية، وفي إعادة التأكيد على ما يساورهما من القلق العميق بشأن الأفعال أو التهديدات الموجهة ضد أمن الطائرات، التي تعرض سلامة الأفراد أو الممتلكات للخطر، وتؤثر سلباً على تشغيل الخدمات الجوية، والتي تزعزع ثقة الجمهور في سلامة الطيران المدني .

ورغبةً منهما في إبرام اتفاقية بغرض إنشاء وتشغيل خدمات جوية بين وفيما وراء إقليميهما،

قد اتفقتا على ما يلي :

المادة (1) تعريف

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

- (أ) "سلطات الطيران" تعني بالنسبة لحكومة مملكة البحرين ، وزارة المواصلات والاتصالات ممثلة في شئون الطيران المدني وبالنسبة لحكومة المجر ، المدير العام للطيران المدني ، ، وفي كلتا الحالتين أي شخص أو كيان يكون مخولاً لأداء أي من المهام المتعلقة بهذه الاتفاقية،
- (ب) "الاتفاقية" تعني هذه الاتفاقية، وملاحقها وأية تعديلات تطرأ عليها،
- (ج) "خدمة جوية" و"خدمة جوية دولية" و"مؤسسة نقل جوي" و"التوقف لأغراض غير تجارية" يكون لها المعاني المحددة لها تباعاً في المادة (96) من معاهدة شيكاغو،
- (د) "معاهدة شيكاغو" تعني معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في السابع من ديسمبر 1944، وتشمل أية ملاحق تم اعتمادها بموجب المادة (90) من معاهدة شيكاغو، وأية تعديلات على هذه الملاحق أو معاهدة شيكاغو بموجب المادتين (90) و(94/أ) منها ، وذلك بقدر ما يتحقق سريان مثل تلك الملاحق والتعديلات بالنسبة للطرفين المتعاقدين،
- (هـ) "مؤسسة النقل الجوي المعينة" تعني مؤسسة النقل الجوي المعينة والمرخص لها وفقاً للمادة 3 (تعيين مؤسسات النقل الجوي) من هذه الاتفاقية،
- (و) "التعرفة" يقصد بها الأسعار التي تدفع مقابل نقل المسافرين والأمتعة والبضائع، وشروط تطبيق هذه الأسعار، بما في ذلك اشتراطات وأسعار الوكالات والخدمات الإضافية الأخرى، باستثناء مكافآت واشتراطات نقل البريد، ...
- (ز) "الإقليم" يكون له المعنى المشار إليه في المادة (2) من معاهدة شيكاغو ،
- (ح) يجب أن يكون مفهوم الإشارات الواردة في هذه الاتفاقية بالنسبة لـ"مواطني المجر" باستثناء ما ورد بالفقرة (2) من المادة 8 (شهادات صلاحية وكفاءة الطيران) بهذه الاتفاقية بأنه يقصد به الإشارة لمواطني الدول الأعضاء بالاتحاد الأوروبي .

- (ط) يجب أن يكون مفهوم الإشارات الواردة في هذه الاتفاقية بالنسبة لـ "مؤسسات النقل الجوي التابعة للمجر" بأنه يقصد بها الإشارة إلى مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل المجر .
- (ك) يجب أن يكون مفهوم الإشارات الواردة في هذه الاتفاقية بالنسبة لـ "معاهدة الاتحاد الأوروبي" بأنه يقصد بها الإشارة للمعاهدة الخاصة بالاتحاد الأوروبي والمعاهدة الخاصة بتطبيق العمل بالاتحاد الأوروبي .
- (ل) " أجور الاستخدام " يقصد به الأجر الذي تسمح بفرضه السلطات المختصة على مؤسسات النقل الجوي مقابل استخدام مباني المطار أو مرافقه أو تسهيلات الملاحة الجوية، بما في ذلك الخدمات والتسهيلات ذات العلاقة بالطائرة وطاقمها والركاب والبضائع،

المادة (2)

منح الحقوق

- 1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في هذه الاتفاقية لتشغيل خدمات جوية دولية على الطرق المبينة في الملحق (1) من هذه الاتفاقية من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.
- 2- رهنأ بأحكام هذه الاتفاقية، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بالحقوق التالية:
 - أ- حق الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر بدون هبوط .
 - ب- حق التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية.
 - ج- حق التوقف في إقليم الطرف المتعاقد في النقاط المحددة لغرض نقل وإنزال حركة دولية بصورة مجتمعة أو منفردة.
- 3- تتمتع مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين بخلاف تلك المعينة بموجب المادة 3 (التعيين والترخيص) بالحقوق المبينة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من الفقرة (2) من هذه المادة.
- 4- ليس في الفقرة (2) من هذه المادة ما يمكن أن ينظر إليه على أنه يمنح مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين امتيازاً يتيح لها أن تنقل على متن الطائرة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ركاباً وبضائع وأمتعة، بما في ذلك البريد باتجاه نقطة أخرى في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

المادة (3)

التعيين والترخيص

يحق لكل طرف متعاقد تعيين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على أي من الطرق المبيّنة في جدول الطرق والمحددة بالملحق 1 بهذه الاتفاقية ، كما يحق له سحب أو تعديل هذه التعيينات ، ويجب أن تكون هذه التعيينات كتابةً.

عند استلام تلك التعيين، فإنه يتعين على الطرف المتعاقد الآخر أن يمنح التراخيص والتصاريح اللازمة بأقل قدر من التأخير في الإجراءات ، ويشترط لذلك ما يلي :

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

- (1) أن تكون مؤسسة النقل الجوي قد تم تأسيسها ، وأن يكون المقر الرئيسي لأعمالها في إقليم مملكة البحرين ، وأن تكون ذات المؤسسة حاصلة على ترخيص تشغيل ساري المفعول صادر عن مملكة البحرين، وأن تحتفظ مملكة البحرين بالرقابة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي، و
- (2) أن تكون غالبية الملكية لمؤسسة النقل الجوي والرقابة الفعلية عليها بيد مملكة البحرين أو بيد رعايا مملكة البحرين ، أو بيد كليهما ،

(ب) بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل المجر:

- (1) أن تكون مؤسسة النقل الجوي قد تأسست في إقليم المجر بموجب معاهدة الاتحاد الأوروبي ، وحصلت على ترخيص تشغيل ساري المفعول من دولة عضو في الاتحاد الأوروبي طبقاً لقانون الاتحاد الأوروبي، و
- (2) أن تمارس الرقابة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي وأن تحتفظ بها الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي المسنولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي لذات المؤسسة ، وأن تكون سلطة الطيران المعنية محددة بوضوح في التعيين؛ و
- (3) أن تكون مؤسسة النقل الجوي مملوكة بصورة مباشرة أو من خلال ملكية الأغلبية ، وتخضع للسيطرة التنظيمية الفعلية عليها من قبل دولة عضو في الاتحاد الأوروبي أو دولة عضو في الاتحاد الأوروبي للتجارة الحرة ، و/أو من قبل مواطني تلك الدول الأخرى.

(ج) أن يكون الطرف المتعاقد الذي يقوم بتعيين مؤسسة النقل الجوي ممثلاً للأحكام المنصوص عليها في المادتين (9) (سلامة الطيران) و (10) (أمن الطيران) من هذه الاتفاقية.

(د) أن تكون مؤسسة النقل الجوي مؤهلة للوفاء بالشروط المنصوص عليها في المادة 7 (تطبيق القوانين والأنظمة) من هذه الاتفاقية و القوانين والأنظمة التي تطبق عادة لتشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي ينظر في طلب أو طلبات التعيين .

المادة (4)

رفض ، وإلغاء ، وتعطيق أو الحد من ترخيص التشغيل

1- يجوز لأي طرف متعاقد أن يرفض، أو يلغى، أو يعطى أو يحد من ترخيص التشغيل أو التصاريح الفنية لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في الحالات الآتية:

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

- (1) إذا لم تكن مؤسسة النقل الجوي قد تم تأسيسها ، ولم يكن مركز أعمالها الرئيسي في إقليم مملكة البحرين ، أو لم تكن حاصلة على ترخيص تشغيل ساري المفعول من مملكة البحرين ، أو إذا كانت مملكة البحرين لم تحتفظ بالرقابة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي أو
- (2) إذا لم تحتفظ مملكة البحرين بالرقابة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي ، ولم تكن غالبية ملكيتها بيد مملكة البحرين أو بيد مواطنيها ، أو بيد كليهما.

(ب) بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل المجر:

- (1) إذا لم تكن مؤسسة النقل الجوي قد تم تأسيسها في إقليم المجر بموجب اتفاقية الاتحاد الأوروبي، أو لم تحصل على ترخيص تشغيل ساري المفعول من دولة عضو بالاتحاد الأوروبي طبقاً لقانون الاتحاد الأوروبي، أو
- (2) إذا لم تمارس الرقابة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي، أو لم يتم الاحتفاظ بها من قبل دولة عضو في الاتحاد الأوروبي المسنولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي لذات المؤسسة، أو إذا لم تكن سلطات الطيران المعنية محددة بوضوح في التعيين ، أو
- (3) إذا لم تكن مؤسسة النقل الجوي مملوكة بصورة مباشرة أو من خلال ملكية الأغلبية، أو لم تكن الرقابة التنظيمية الفعلية عليها بيد دولة عضو في الاتحاد الأوروبي ، أو دولة عضو في الاتحاد الأوروبي للتجارة الحرة ، و / أو مواطني هذه الدول .

(ج) في حال أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحتفظ بالمعايير ولا يديرها كما هو منصوص عليها في المادة (9) (السلامة الجوية) والمادة (10) (أمن الطيران) من هذه الاتفاقية.

(د) في حال أن مؤسسة النقل الجوي لا تمتثل للقوانين والأنظمة المشار إليها في المادة (7) (تطبيق القوانين والأنظمة) من هذه الاتفاقية.

2- ما لم يكن اتخاذ إجراء فوري لإلغاء ، وإيقاف أو فرض الشروط المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة ضرورياً لمنع حدوث انتهاكات أخرى للقوانين أو الأنظمة ، فلا تمارس هذه الحقوق إلا بعد التشاور مع سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر ، وذلك وفقاً للمادة 17 (المشاورات) بهذه الاتفاقية .

3- في حال اتخاذ أحد الطرفين المتعاقدين إجراء أحادي وفق ما هو منصوص عليه بهذه المادة ، فإنه يجب أن لا تتأثر حقوق الطرف المتعاقد الآخر المنصوص عليها بالمادة 18 (تسوية المنازعات) .

المادة (5)

المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

- 1- يجب أن تتاح لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كلا الطرفين المتعاقدين فرص متكافئة لتشغيل الخدمات المتفق عليها بالطرق المبينة .
- 2- على كل طرف متعاقد اتخاذ جميع الإجراءات المناسبة في نطاق صلاحياته للقضاء على جميع أشكال التمييز والممارسات الغير تنافسية أو الأفعال السلبية عند ممارسة الحقوق أو الاستحقاقات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية .
- 3- يجب أن تخضع السعة الواجب تقديمها ، بما في ذلك عدد الرحلات ونوع الطائرة التي ستستخدمها مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كلا الطرفين المتعاقدين على الخدمات المتفق عليها للموافقة من قبل سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين .
- 4- في حال وقوع خلاف بين الطرفين المتعاقدين بشأن المسائل المشار إليها في الفقرة (3) أعلاه ، فيجب تسويته طبقاً لأحكام المادة 18 (تسوية المنازعات) من هذه الاتفاقية. ولحين التوصل إلى اتفاق، يجب أن تظل السعة المقدمة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية دون تغيير.

المادة (6)

الرسوم الجمركية وغيرها من الرسوم

- 1- يعني كل طرف متعاقد مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر من قيود الاستيراد، والرسوم الجمركية، والضرائب المباشرة وغير مباشرة، ورسوم التفتيش، وجميع الرسوم الوطنية الأخرى و/ أو الرسوم المحلية، والأجور على الطائرات ، وكذلك المعدات العادية لذات المؤسسة ، والوقود، وزيوت التشحيم، ومعدات الصيانة، والعدد الخاصة بالطائرة، ومزن الاستهلاك الفنية ، وقطع الغيار ، بما في ذلك المحركات، وخزين الطائرة، بما فيها دون حصر المواد الأخرى مثل الأطعمة ، والمشروبات، والتبغ، والمنتجات الأخرى المعدة للبيع ، أو التي يستخدمها الركاب أثناء الرحلة ، والمواد الأخرى المقصود استخدامها في التشغيل ، أو في ما يتعلق بتقديم الخدمة على متن الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة التي تشغل الخدمات المتفق عليها، وكذلك مخزون التذاكر المطبوعة، وقوائم الشحن الجوي ، وأية مواد مطبوعة تحمل شعار مؤسسة النقل الجوي المعينة ، والمواد الدعائية والترويجية التي توزع مجاناً من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة.
- 2- تطبق الإعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على المواد المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة، والتي :
- (أ) أدخلت إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو بالنيابة عنها .
- (ب) إستقبلت على متن الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين منذ لحظة وصولها وحتى ولت مغادرتها لإقليم الطرف المتعاقد الآخر و/أو التي استهلكت خلال الرحلة المقامة فوق ذلك الإقليم.
- (ج) نقلت على متن الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر بقصد استخدامها في تشغيل الخدمات المتفق عليها، سواء كانت أو لم تكن هذه المواد قد استخدمت أو استهلكت كلياً أو استخدم جزء منها في إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بمنح الإعفاء، شريطة عدم انتقال ملكية هذه المواد في إقليم الطرف المتعاقد المذكور .

3- يجوز تفريغ معدات الطيران العادية المحمولة جواً، وكذلك المواد والإمدادات وخزين الطائرة الذي يحتفظ به عادةً على متن الطائرة المستخدمة بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وذلك بموافقة السلطات الجمركية التابعة لذلك الطرف المتعاقد الآخر. وفي هذه الحالة، فإن هذه المعدات والمواد، يجب أن يشملها الإعفاء المنصوص عليه في الفقرة (1) من هذه المادة ويشترط أن توضع ذات المعدات والمواد تحت إشراف السلطات المذكورة لحين وقت إعادة تصديرها أو التصرف فيها بشكل آخر طبقاً لأنظمة الجمارك.

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

5- ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع المجر من فرض أي ضرائب، ورسوم، وأجور أو فرائض على أسس غير تمييزية على الوقود الذي يتم التزود به في إقليمها لاستخدام طائرة تابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين، والتي تشغلها بين نقطة في إقليم المجر ونقطة أخرى في إقليم المجر، أو في إقليم دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي.

المادة (7)

تطبيق القوانين والأنظمة

- 1- يجب أن تطبق قوانين وأنظمة وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين والتي تحكم دخول وخروج الطائرات المرتبطة بعمليات ملاحية جوية دولية من وإلى إقليمه أو البقاء فيه ، أو عند تشغيل وطيران مثل هذه الطائرات عندما تكون في نطاق إقليمه على الطائرات التي تشغل من قبل مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر دون تمييز بسبب الجنسية ، وذلك بقدر ما يتم تطبيقها على مواطنيه، ويجب على هذه الطائرات الامتثال لهذه القوانين عند دخولها أو مغادرتها وأثناء تواجدها في نطاق إقليم ذلك للطرف المتعاقد.
- 2- يجب إن تطبق قوانين وأنظمة وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين بشأن دخول الركاب والأمتعة والطاقم والبضائع التي تنقل على متن الطائرات إلى إقليمه ومكوئها فيه ومغادرتها له ، بمثل تلك الأنظمة المتعلقة بالدخول والتخليص وأمن الطيران والهجرة والجوازات والجمارك والعملة والحجر الصحي والتدابير الصحية ، أو في حالة نقل البريد ، فتطبق عليه القوانين والأنظمة البريدية، كما يجب الامتثال لهذه القوانين من قبل الركاب والطاقم والبضائع عند دخولها أو مغادرتها وأثناء تواجدها في إقليم الطرف المتعاقد الأول سواء بواسطة تلك الطائرات أو نيابة عنها .
- 3- لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يفضل مؤسساته الجوية أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند تطبيق القوانين والأنظمة المنصوص عليها في هذه المادة.

المادة (8)

شهادات صلاحية وكفاءة الطيران

- 1- إن شهادات صلاحية الطيران، وشهادات الكفاءة والرخص الصادرة، أو المعتمدة وفقاً لقوانين وأنظمة أي طرف متعاقد، بما فيها القوانين الخاصة بجمهورية المجر، وقوانين وأنظمة الاتحاد الأوروبي، والشهادات السارية، يجب الاعتراف بها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لأجل تشغيل الخدمات المتفق عليها، شريطة أن تكون المتطلبات التي صدرت، أو اعتمدت بموجبها هذه الشهادات أو الرخص، تكون دائماً معادلة أو تفوق المعايير الدنيا المقررة بموجب معاهدة شيكاغو.
- 2- ومع ذلك، يحتفظ كل طرف متعاقد بحق رفض الاعتراف بشهادات الكفاءة والرخص التي تمنح لمواطنيه من قبل للطرف المتعاقد الآخر، لغرض الطيران فوق إقليمه أو الهبوط فيه.
- 3- إذا كانت الامتيازات أو الشروط الخاصة بالحصول على الرخص أو الشهادات الصادرة، أو التي تعتبر نافذة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين تختلف كلياً عن المعايير المقررة بموجب معاهدة شيكاغو، سواء تم إيداع هذا الاختلاف أو لم يتم إيداعه لدى منظمة الطيران المدني الدولي، فإنه يجوز لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، وبدون المساس بحقوق الطرف المتعاقد الأول بموجب الفقرة (2) من المادة 9 (السلامة الجوية) من هذه الاتفاقية، أن تطلب التشاور مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة 17 (المشاورات)، وذلك لأجل التوصل إلى القناعة الشخصية بأن الممارسة المعنية مقبولة لديهم. وفي حال عدم التوصل إلى اتفاق، فيعتبر ذلك مبرراً لتطبيق المادة 4 (رفض، وإلغاء، وتعليق أو الحد من ترخيص التشغيل) من هذه الاتفاقية.

المادة (9) السلامة الجوية

- 1- يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت عقد مشاورات بشأن معايير السلامة التي اعتمدها الطرف المتعاقد الآخر في أي مجال يتعلق بطاقم الطائرة، أو الطائرة نفسها، أو بتشغيلها من قبل الطرف المتعاقد الآخر. ويجب أن تعقد هذه المشاورات خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ ذلك الطلب.
 - 2- إذا وجد أحد الطرفين المتعاقدين، وبعد هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحتفظ بمعايير السلامة، ولا يطبقها بصورة فعالة في أي من هذه المجالات بما يتطابق على الأقل مع الحد الأدنى من المعايير المقررة في ذلك الوقت بموجب معاهدة شيكاغو، فيجب على الطرف المتعاقد الأول أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر بهذه الاستنتاجات والخطوات التي يراها ضرورية بما يتفق مع الحد الأدنى للمعايير، ويجب على الطرف المتعاقد الآخر أن يتخذ الإجراء التصحيحي المناسب. وإذا لم يتخذ الطرف المتعاقد الآخر الإجراء المناسب خلال خمسة عشر (15) يوماً أو خلال مدة أطول يتفق عليها، فإن ذلك يشكل أساساً لتطبيق المادة 4 (رفض، وإلغاء، وتعليق أو الحد من ترخيص التشغيل) من هذه الاتفاقية.
 - 3- من المتفق عليه أن أي طائرة تشغل من قبل مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين على خدمات من أو إلى إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر، فإنه يجوز أثناء وجودها في إقليم الطرف الآخر أن تخضع للفحص من قبل الممثلين المرخص لهم من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك فيما يتعلق بدخول الطائرة وحولها للتأكد من سريان مفعول وثائق وشهادات إبطارة والطاقم والحالة الظاهرية للطائرة ومعداتنا، (والذي يسمى في هذه المادة بـ "الفحص الميداني")، شريطة أن لا يسبب ذلك لها تأخير غير مبرر.
 - 4- إذا أدت أي من الفحوصات الميدانية أو سلسلة الفحوصات الميدانية إلى أي مما يأتي:
- (أ) قلق جدي من أن الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يستوفي الحد الأدنى من المعايير المطبقة في ذلك الوقت بموجب معاهدة شيكاغو، أو

(ب) قلق جدي لوجود قصور في المحافظة على معايير السلامة وتطبيقها بصورة فعالة على النحو المقرر في ذلك الوقت بموجب معاهدة شيكاغو:

فإن للطرف المتعاقد الذي يجري الفحص لأغراض المادة (33) من معاهدة شيكاغو الحرية بأن يستنتج أن متطلبات الشهادة أو الرخص الخاصة بتلك الطائرة أو طاقمها، أو المتطلبات التي صدرت، أو أصبحت سارية بناءً عليها، أو أن المتطلبات التي تم بناءً عليها تشغيل الطائرة، ليست مساوية أو لا تفوق المعايير الدنيا الموضوعية بموجب معاهدة شيكاغو

5- في حالة رفض ممثل مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين السماح بإجراء الفحص الميداني للطائرة التي تشغلها ذات المؤسسة بموجب الفقرة (3) من هذه المادة، فإن للطرف المتعاقد الآخر الحرية في أن يستنتج وجود قلق جدي من النوع المشار إليه في الفقرة 4 من هذه المادة، وأن يستخلص النتائج المشار إليها في ذات الفقرة.

6- يحتفظ أي طرف متعاقد بالحق في توقيف أو تغيير ترخيص التشغيل لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر فوراً في حال استنتج الطرف المتعاقد الأول سواء نتيجة الفحص الميداني، أو سلسلة الفحوصات الميدانية، أو عدم السماح بإجراء الفحص الميداني، أو نتيجة المشاورات، أو خلاف ذلك، أن اتخاذ إجراء فوري ضروري لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.

7- يجب إيقاف أي إجراء اتخذ من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً لأحكام الفقرتين (2) أو (6) من هذه المادة، متى ما زالت الأسباب التي أدت إلى اتخاذه.

8- إذا عينت المجر مؤسسة نقل جوي تمارس وتحتفظ دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي بالسيطرة التنظيمية الفعلية عليها، فإن حقوق الطرف المتعاقد الآخر بموجب هذه المادة، يجب أن تطبق بصورة متساوية، وذلك فيما يتعلق باعتماد وممارسة، أو الاحتفاظ بمعايير السلامة المطبقة من قبل تلك الدولة العضو بالاتحاد الأوروبي، وكذلك فيما يتعلق بترخيص تشغيل تلك المؤسسة.

المادة (10) أمن الطيران

- 1- تمثيا مع حقوقهما والتزامتهما بموجب القانون الدولي، يؤكد كل طرف متعاقد أن التزامه تجاه الطرف المتعاقد الآخر بحماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية .
- 2- إن تأمين السلامة للطائرات المدنية ، وركابها ، وأطقمها يعتبر شرطاً أساسياً لتشغيل الخدمات الجوية الدولية ، ولذلك يجب على الطرفين المتعاقدان للتأكيد على التزام كل منهما تجاه الآخر لتقديم الحماية لأمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع (وبالأخص التزامهما بأحكام معاهدة شيكاغو وملاحقها ، واتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات ، الموقعة في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963 ، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ، الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970 ، واتفاقية قمع الأفعال التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني ، الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971 ، والبروتوكول المكمل لها بشأن قمع الأفعال غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقع في مونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988) والتي تشكل جزء لا يتجزأ من هذه الاتفاقية.
- 3- على الطرفين المتعاقدان أن يطلب كل منهما من مشغلي الطائرات المسجلة لديهما، أو المشغلين الذين يكون مركز عملهم الرئيسي، أو محل إقامتهم الدائمة في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين، أو بالنسبة للمجر ، فإن ذلك ينطبق على مشغلي الطائرات التي تم تأسيسها في إقليمها بموجب معاهدة الاتحاد الأوروبي ، والتي حصلت على تراخيص تشغيل سارية المفعول وفقاً لقانون الاتحاد الأوروبي، وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما أن يتصرفوا وفقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة.
- 4- يقدم الطرفان المتعاقدان عند الطلب كل المساعدة الضرورية لبعضهما البعض لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات، وركابها، وطاقمها، والمطارات، وتجهيزات الملاحة الجوية، وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.

- 5- علاوة على ذلك ، فإنه يجب على الطرفين المتعاقدين أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما أو المشغلين الذين يكون مركز عملهم الرئيسي أو محل إقامتهم الدائمة في إقليميهما ، ومشغلي المطارات في إقليميهما بالتصرف وفقاً لأحكام أمن الطيران بحسب ما هو مطبق على الطرفين المتعاقدين.
- 6- يوافق كل طرف متعاقد على أن مشغلي الطائرات التابعين له يتوجب عليهم مراعاة أحكام أمن الطيران التي يتطلبها الطرف المتعاقد الآخر من أجل التواجد في إقليمه أو مغادرته ، وذلك بما يتطلب مع القتون الساري في تلك الدولة، بما فيها القوانين الخاصة بالمجر وقانون الاتحاد الأوروبي.
- 7- يجب على كل طرف متعاقد التأكيد من التطبيق الفعال للتدابير المعمول بها في إقليمه من أجل حماية الطائرات ، وفحص الركاب بشكل آمن، والطاقم ، والمواد المنقولة باليد ، وأن يجري الفحوصات الأمنية المناسبة على الأمتعة، والبضائع وخزين الطائرة قبل صعود الركاب أو عند التحميل. ويوافق كل طرف متعاقد على إعطاء أهمية إيجابية لأي طلب من قبل الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ الإجراءات الأمنية الخاصة المعقولة لمواجهة تهديد معين.
- 8- حين يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع ضد الطائرات المدنية، أو أية أفعال غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات ، وركابها ، وطواقمها ، أو المطارات وتجهيزات الملاحة الجوية ، فإنه يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات ، وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تستهدف إنهاء الواقعة أو وضع حد للتهديد بها بأسرع وقت ممكن ، وذلك بقدر الحد الأدنى من المخاطر في الأرواح لمتل هذه الواقعة أو التهديد.
- 9- على كل طرف متعاقد اتخاذ مثل تلك التدابير بحسب ما يراها مناسبة عملياً لضمان عدم خضوع أي طائرة تابعة للطرف المتعاقد الآخر في إقليمه لأفعال الاستيلاء غير المشروع أو غيرها من أفعال التخلل غير المشروع، ما لم تكن مغادرة ذات الطائرة ضرورياً لحماية أرواح ركابها وطاقمها.

10- إذا توافر لدى أي طرف متعاقد أسباباً معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد خرج عن أحكام هذه المادة، فإنه يجوز لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الأول طلب إجراء مشاورات فوراً مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر. وإذا فشل في التوصل إلى اتفاق مرضٍ خلال (15) يوم من تاريخ هذا الطلب، فيكون ذلك سبباً لتطبيق الفقرة (1) من المادة 4 (رفض، وإلغاء، وتعليق، أو الحد من ترخيص التشغيل) من هذه الاتفاقية. ويجوز للطرف المتعاقد في حالة الطوارئ اتخاذ أي إجراء مؤقت وفقاً للفقرة (1) من المادة 4 (رفض، وإلغاء، وتعليق، أو الحد من ترخيص التشغيل) قبل انقضاء فترة الـ (15) يوماً المذكورة أعلاه. ويجب وقف أي إجراء يتم اتخاذه في حال التزام الطرف المتعاقد الآخر بأحكام الأمن الواردة في هذه المادة.

المادة (11)

أجور الاستخدام

- 1- يجب على كل طرف متعاقد أن يبذل أقصى جهده ليضمن بأن رسوم أجور الاستخدام المفروضة أو المقرر فرضها من قبل السلطات المعنية بفرض الرسوم على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر لاستخدام المطارات وتجهيزات الطيران الأخرى مبررة ومعقولة . ويجب أن تستند هذه الرسوم على مبادئ اقتصادية ، ويجب أن لا تكون أعلى من تلك الأجر التي تدفعها مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبله لاستخدام مثل هذه الخدمات.
- 2- لا يجوز لأي طرف متعاقد إعطاء مزايا تفضيلية بالنسبة لأجور الاستخدام لمؤسسات النقل الجوي التابعة له أو لأية مؤسسات نقل جوي أخرى تعمل في خدمات جوية مماثلة، ويجب أن لا يفرض أو يسمح بأن تفرض على مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أجر استخدام أعلى من تلك المفروضة على مؤسسات النقل الجوي التابعة له ، التي تشغل خدمات جوية مماثلة وتستخدم طائرات مماثلة وتجهيزات وخدمات مشتركة.
- 3- يشجع كل طرف متعاقد التشلور بشأن أجور الاستخدام بين السلطات المعنية بفرض الرسوم التابعة له ومؤسسات النقل الجوي التي تستفيد من الخدمات والتسهيلات ، كما يعطى أولئك المستخدمين الإخطار المعقول عندما يكون ذلك ممكناً بشأن أي اقتراح لإجراء التغييرات في أجور الاستخدام مع تزويدهم بالمعلومات والبيانات ذات العلاقة ، بغية تمكينهم من الإعراب عن وجهات نظرهم قبل إدراج أو تعديل تلك الأجر .

المادة (12) الأنشطة التجارية

- 1- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد أن تؤسس مكاتب لها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لغرض الترويج لخدمات النقل الجوي ، وبيع منتجات النقل الجوي ، وكذلك المنتجات المساندة الأخرى، والتسهيلات المطلوبة لتقديم خدمات النقل الجوي.
- 2- أن تستقدم إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر وأن تستبقي فيه أشخاص غير مواطنين لتأدية الأعمال الإدارية والتجارية والفنية والتشغيلية، والأعمال الخاصة بالمبيعات، وغيرهم من الأشخاص والممثلين الآخرين بحسب طلبها ، وذلك فيما يتعلق بتقديم خدمات النقل الجوي.
- 3- يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة ، اختيار الممثلين و الموظفين المشار إليهم في الفقرة (2) من هذه المادة من أي جنسية ، أو الاستعانة بخدمات أي مؤسسة نقل جوي أخرى ، وأي منظمة أو شركة تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بحيث تكون مرخصة لأداء مثل هذه الخدمات في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
- 4- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد المشاركة بحسب رغبتها في بيع الخدمات الجوية والمنتجات المساندة ومنتجات التسهيلات المرتبطة بأنشطتها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر سواء بصورة مباشرة أو من خلال وكلاء، ولهذا الغرض يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة استخدام وثائق النقل الخاصة بها . ويجب أن يكون لكل مؤسسة نقل جوي معينة من قبل كل طرف متعاقد الحق في بيع تلك المنتجات ، ويكون لأي شخص الحرية في شراء تلك المنتجات ، والمنتجات المساندة ، والمنتجات المرتبطة بأنشطة ذات المؤسسة بالعملة المحلية ، أو أية عملة أخرى تكون قابلة للتحويل الحر.
- 5- يجب أن يكون لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل احد الطرفين المتعاقدين الحق في دفع المصروفات المحلية المترتبة عليها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة المحلية ، أو شريطة أن يكون ذلك مطابقاً للأنظمة السارية لديه ، وبالعملات القابلة للتحويل الحر.

6- يجب أن تمارس كل الأنشطة المذكورة أعلاه وفقاً للقوانين والأنظمة السارية في إقليم للطرف المتعاقد الآخر.

7- عند تشغيل أو إقامة الخدمات على الطرق المبينة ، فإنه يجوز لأي مؤسسة نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين أن تدخل في ترتيبات رموز الرحلات المشتركة ، وحجز حيز من المقاعد على الطائرة مع:

أ- مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لنفس الطرف المتعاقد ،

ب- مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر،

ج- مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لطرف ثالث. وفي حال لم يخصص هذا الطرف الثالث ، أو لم يسمح بالاتفاق على ترتيبات مماثلة بين مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر ومؤسسات النقل الجوي الأخرى لتقديم الخدمات إلى ومن وعبر ذلك البلد الثالث، فسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد المعني الحق في أن لا تقبل بمثل هذه الترتيبات.

8- ومع ذلك، فإن الأحكام الواردة أعلاه بشأن مشاركة الطرف الثالث في ترتيبات الرمز المشترك للرحلات تقتضي بأن تكون مؤسسات النقل الجوي المشاركة في مثل هذه الترتيبات خاضعة لما يلي :

أ- حيازة تلك المؤسسات للموافقة اللازمة من سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين ، وأن تستوفي مؤسسات النقل الجوي المعنية المتطلبات المطبقة من قبل تلك السلطات .

ب- أن تزود ذات المؤسسات جمهور المستهلكين بالمعلومات اللازمة لترتيبات الرمز المشترك والترتيبات الخاصة لحجز حيز من المقاعد على الطائرة مع المؤسسة الأخرى المشاركة معها .

ج- أن يبلغ مشتري التذاكر في نقطة البيع بالنسبة لأي تذكرة تباع باسم مؤسسة النقل الجوي التي ستقوم بتشغيل أي قطاع ستجري عليه الخدمة .

المادة (13) تحويل الإيرادات

- 1- على كل طرف متعاقد منح مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر الحق في أن تحول بحرية الإيرادات التي تتجاوز فائض المقبوضات على النفقات التي حصلت عليها تلك المؤسسات في إقليمه ، وذلك نظير بيع خدمات النقل الجوي، وبيع المنتجات والخدمات المساندة الأخرى ، وكذلك الفوائد التجارية التي تحققت لقاء هذه الإيرادات (بما في ذلك الفوائد المكتسبة على الودائع قيد التحويل) ، ويجب أن تتم هذه التحويلات بأي عملة قابلة للتبديل وفقاً لأنظمة الصرف الأجنبي المعمول بها من قبل الطرف المتعاقد في الإقليم الذي تحققت فيه هذه الإيرادات . ويكون هذا التحويل على أساس أسعار الصرف الرسمية أو عندما لا يكون هناك أسعار صرف رسمية ، فإنه يجب أن تكون هذه التحويلات سارية وفق أسعار السوق المساندة على الصرف الأجنبي للمدفوعات الجارية .
- 2- في حال وجود اتفاق خاص بين الطرفين المتعاقدين بشأن تجنب الازدواج الضريبي، أو في حال وجود اتفاق خاص يحكم عملية تحويل الإيرادات بين الطرفين المتعاقدين، فيجب أن يسود هذا الاتفاق.

المادة (14) جداول المواعيد

يجب على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين أن تقدم لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر خلال مدة لا تزيد عن ثلاثين يوماً قبل البدء بالخدمات المتفق عليها على الطرق المبينة في جدول الطرق ، جداول مواعيد الرحلات . ويجب أن يطبق ذلك أيضاً على التغييرات اللاحقة. وفي حالات خاصة، يجوز تقليص هذه المدة بموافقة السلطات المذكورة .

المادة (15) التعرفة

- 1- يجب على كل طرف متعاقد السماح بالتعرفة على الخدمات الجوية الموضوعه من قبل كل مؤسسة نقل جوي معينة ، وذلك استناداً إلى الاعتبارات التجارية في موقع السوق . ولا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من مؤسسات النقل الجوي التابعة له بأن تتشاور مع مؤسسات النقل الجوي الأخرى بخصوص التعرفة التي تفرضها أو تقترح فرضها على الخدمات التي تشملها هذه الاتفاقية.
- 2- لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يسمح بفرض تعرفه أو يقترح فرضها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين إذا كانت تلك التعرفة :
 - أ- مفرطة في الارتفاع بسبب سوء سيطرة مركز مهين في السوق . أو
 - ب- يشكل طلب التعرفة سلوكاً غير تنافسي مما يكون أو يحتمل أن يكون له على نحو واضح تأثيراً يمنع بموجبه أو يقيد أو ينحرف عن المنافسة أو يقصي المتنافسين من الطريق الجوي .
- 3- لكل طرف متعاقد أن يطلب بأن يُخطر أو تودع لديه التعرفة المقترحة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض النقل من وإلى إقليمه . ويجوز طلب هذا الإيداع أو الإخطار قبل ثلاثين يوماً من التاريخ المقترح لتقديمها . ويجوز في حالات خاصة تقليص هذه المدة .
- 4- يحق لأي طرف متعاقد أن يوافق أو يرفض تعرفه النقل باتجاه واحد أو في الاتجاهين بين إقليمي الطرفين المتعاقدين بدءاً من إقليمه .
- 5- إذا اعتقد أي من الطرفين المتعاقدين بأن تعرفه النقل تقع ضمن الفئات الموضحة بالفقرة (2) أعلاه . فعليه أن يعطي الطرف المتعاقد الآخر إخطاراً بعدم الرضا في غضون خمسة عشرة (15) يوماً من تاريخ الإخطار أو إيداع التعرفة . ويجوز له أن يتخذ إجراءات التشاور المنصوص عليها في الفقرة 6 أدناه .

- 6- يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب التشاور بشأن أية تعرفة تفرضها مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين مقابل الخدمات التي تغطيها هذه الاتفاقية . بما في ذلك التعرفة التي أصبحت موضوعاً لأخطار عدم الرضا . ويجب أن تعقد هذه المشاورات في مدة لا تتجاوز ثلاثين (30) يوماً بعد استلام الطلب . ويجب أن يتعاون الطرفان المتعاقدان في تأمين المعلومات الضرورية لإيجاد حل معقول لهذه الأمور . وإذا توصلوا إلى اتفاق فيما يتعلق بالتعرفة التي تم الإخطار بشأنها . فعليهما أن يبذلا قصارى جهودهما لوضع هذا الاتفاق موضع التنفيذ ، وإذا لم يتوصلا إلى أي اتفاق فإن قرار الطرف الذي ينشأ منه النقل يجب أن يسود .
- 7- يجب أن تبقى التعرفة الموضوعية طبقاً لأحكام هذه المادة سارية ، لحين سحبها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية ، أو لحين الموافقة على تعرفة جديدة .

المادة (16)**تبادل المعلومات**

1- بناءً على طلب سلطات الطيران التابعة لأي طرف متعاقد، فإنه يجب على كل من سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين أن تتبادل المعلومات في أسرع وقت ممكن بشأن التراخيص للممنوحة لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكل منهما لتقديم الخدمات الناشئة من خلال وعبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ويجب أن يحوي هذا التبادل نسخ من الشهادات والتراخيص الحالية الخاصة بتقديم الخدمات على الطرق المقترحة، بضمنها التعديلات أو قرارات الإعفاء.

2- يجب على سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تقدم لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بناءً على طلبها، الدوريات أو قوائم الإحصائيات الأخرى المتعلقة بالحركة المنقولة من أو التي يتم إنزالها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وذلك بحسب ما يتطلبه الأمر بالشكل المعقول.

المادة (17) المشاورات

- 1- انطلاقاً من روح التعاون الوثيق، تتشاور سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين مع بعضها البعض من وقت لآخر بهدف التأكد من التطبيق المرضي والامتثال لأحكام هذه الاتفاقية ، ويجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت طلب إجراء مشاورات لتنفيذ أو تفسير أو تطبيق أو تعديل هذه الاتفاقية.
- 2- باستثناء ما هو منصوص عليه في المواد 4 (رفض وإلغاء وتعليق أو الحد من ترخيص التشغيل) و 9 (السلامة الجوية) و10 (لمن للطيران) و15 (التعرفة) من هذه الاتفاقية ، فإن هذه المشاورات التي يمكن أن تكون من خلال التباحث أو المراسلات يجب أن تبدأ خلال فترة ستين (60) يوماً من تاريخ استلام هذا الطلب ، وذلك ما لم يتفق كلا الطرفين المتعاقدين على خلاف ذلك.

المادة (18)

تسوية المنازعات

- 1- إذا نشأ أي نزاع بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، فإنهما يسعيان إلى تسويته في المقام الأول عن طريق المفاوضات .
- 2- إذا أخفق الطرفان المتعاقدان في التوصل إلى تسوية النزاع من خلال المفاوضات، فيجوز لهما الاتفاق على إحالته لشخص أو هيئة لاتخاذ القرار، فإذا لم يتوصلا إلى اتفاق مرضي، يحال النزاع بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين للفصل فيه من قبل هيئة تحكيم مكونة من ثلاثة (3) محكمين، يعين كل طرف متعاقد محكماً واحداً (1) ، ويعين المحكم الثالث من قبل المحكمين الاثنين (2) اللذين تم تعيينهما. ويجب أن يعين كل من الطرفين المتعاقدين محكماً له خلال مدة ستين (60) يوماً من تاريخ تلقي أي منهما طلباً من الطرف المتعاقد الآخر بذلك عبر القنوات الدبلوماسية لطلب التحكيم في النزاع عن طريق هيئة التحكيم، ويجب أن يعين المحكم الثالث خلال مدة محددة، وإذا لم يعين المحكم الثالث خلال فترة محددة ، فيجوز بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين أن يقوم رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بتعيين المحكم أو المحكمين حسبما يقتضيه الحال. وفي هذه الأحوال يجب أن يكون المحكم الثالث من مواطني دولة ثالثة وأن يتصرف كرئيس لهيئة التحكيم.
- 3- تحدد هيئة التحكيم حدود صلاحيتها وفقاً لهذه الاتفاقية ، وأن تضع الهيئة الإجراءات الخاصة بها.
- 4- يتعهد الطرفان المتعاقدان بالالتزام بأي قرار يصدر بموجب الفقرة (2) من هذه المادة. وإذا لم يلتزم كلا الطرفين المتعاقدين بهذه القرارات، يكون للطرف المتعاقد الآخر الأسباب التي تدفعه لتطبيق المادة 4 (رفض وإلغاء وتعليق أو الحد من ترخيص التشغيل) من هذه الاتفاقية.
- 5- يجب أن يتحمل الطرفان المتعاقدان مصاريف المحكمين الوطنيين . وكافة المصاريف الأخرى المتعلقة بهيئة التحكيم، بالإضافة إلى الرسوم والمصاريف المتعلقة بالمحكم الثالث مناصفة بالتساوي.

المادة (19) تعديل الاتفاقية

- 1- طبقاً لأحكام الفقرة (2) من هذه المادة، فإنه إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين في تعديل أي حكم من هذه الاتفاقية، فإن هذا التعديل يجب أن يكون متفق عليه وفقاً لأحكام المادة 17 (المشاورات). ويجب أن تدخل هذه التعديلات حيز النفاذ خلال ثلاثين (30) يوماً بعد تاريخ آخر إخطار لتبادل المذكرات الدبلوماسية بين الطرفين المتعاقدين التي تؤكد استيفاء المتطلبات الدستورية لكل منهما.
- 2- يجوز الاتفاق على أية تعديلات على ملاحق هذه الاتفاقية مباشرة بين سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين. ويجب أن تدخل هذه التعديلات حيز النفاذ من التاريخ الذي يتم فيه الاتفاق عليها.
- 3- يجب أن تعتبر هذه الاتفاقية في حال إجراء التغييرات الضرورية معدلة بما يتسق مع تلك الأحكام الخاصة بأية معاهدة دولية أو اتفاقية متعددة الأطراف قد تكون ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

المادة (20)**التسجيل**

يجب أن تقدم هذه الاتفاقية وأية تعديلات تطرأ عليها، بخلاف تلك التعديلات على الملاحق للتسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي من قبل الطرفين المتعاقدين.

المادة (21)**الإنهاء**

- 1- يجوز لأي طرف متعاقد، في أي وقت، أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر خطياً عبر القنوات الدبلوماسية بقراره إنهاء هذه الاتفاقية. ويجب أن يبلغ هذا الإخطار في ذات الوقت لمنظمة الطيران المدني الدولي. وفي هذه الحالة يجب إنهاء الاتفاقية بعد اثني عشر (12) شهراً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، ما لم يسحب إخطار الإنهاء قبل انتهاء هذه المدة بالاتفاق.
- 2- وفي حال عدم إقرار الطرف المتعاقد الآخر باستلام إخطار الإنهاء، فيعتبر الإخطار مستملاً بعد أربعة عشر (14) يوماً من استلام منظمة الطيران المدني الدولي لذات الإخطار.

المادة (22)**الدخول حيز النفاذ**

تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ خلال ثلاثين (30) يوماً بعد تاريخ آخر إخطار يقدمه كل من الطرفين المتعاقدين للآخر عبر القنوات الدبلوماسية، والذي يفيد بموجبه استيفاء الإجراءات الدستورية لكل منهما.

وإشهاداً على ذلك، قام الموقعان أدناه، والمفوضان بذلك من حكومتيهما بالتوقيع على هذه الاتفاقية من نسختين باللغات العربية، والمجرية، والإنجليزية، وجميع النصوص متساوية في الحجية، ويحتفظ كل طرف بنسخة أصلية واحدة من كل لغة للتنفيذ. وفي حالة وجود أي اختلاف في تفسير هذا الاتفاق يرجح النص الانجليزي .

حرر في مملكة البحرين في اليوم الحادي والعشرون من شهر يناير 2016 .



عن

حكومة المجر



عن

حكومة مملكة البحرين

ملحقجدول الطرق

1- الطرق التي تستغلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين:

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

2- الطرق التي تستغلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل المجر:

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

ملاحظات:

- 1- يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين أن تحذف من على أي ، أو من على كل رحلتها أي نقطة من النقاط الوسيطة ، أو النقاط الواقعة فيما وراء ، شريطة أن تكون الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق تبدأ ، أو تنتهي في نقطة من إقليم الطرف المتعاقد المعين لمؤسسات النقل الجوي،
- 2- يجب أن تكون ممارسة الحرية الخامسة على النقاط الوسيطة و/ أو النقاط التي فيما وراء المبينة خاضعة للاتفاق فيما بين كلتا سلطات الطيران أنفة الذكر .

وزارة الصناعة والتجارة والسياحة

قرار رقم (٩٢) لسنة ٢٠١٧

بشأن إلغاء الترخيص السياحي لمرفق غاردن

(Gardens) بفندق غراند سفير

وزير الصناعة والتجارة والسياحة:

بعد الاطلاع على المرسوم بقانون رقم (١٥) لسنة ١٩٨٦ بشأن تنظيم السياحة، المعدل بالمرسوم بقانون رقم (١٢) لسنة ١٩٩٤ والقرارات الصادرة تنفيذاً له،
وعلى المرسوم بقانون رقم (٣١) لسنة ٢٠١٥ بتعديل بعض أحكام القانون رقم (٦٢) لسنة ٢٠٠٦ بإنشاء وتنظيم هيئة البحرين للمعارض والمؤتمرات، والرسوم بقانون رقم (١٥) لسنة ١٩٨٦ بشأن تنظيم السياحة،
وبناءً على توصية الرئيس التنفيذي لهيئة البحرين للسياحة والمعارض،

قرر الآتي:

مادة (١)

يلغى الترخيص السياحي لمرفق غاردن (Gardens) بفندق غراند سفير، وذلك لإخلال إدارة الفندق بالالتزامات وأحكام التشريعات السياحية على نحو يمس مصلحة السياحة الوطنية.

مادة (٢)

على الرئيس التنفيذي لهيئة البحرين للسياحة والمعارض تنفيذ هذا القرار، ويعمل به من اليوم التالي لنشره في الجريدة الرسمية.

وزير الصناعة والتجارة والسياحة

زايد بن راشد الزياني

صدر بتاريخ: ١٨ شعبان ١٤٣٨ هـ

الموافق: ١٤ مايو ٢٠١٧ م

وزارة الصناعة والتجارة والسياحة

قرار رقم (٩٣) لسنة ٢٠١٧

بشأن تنظيم نشاط الرحلات السياحية البحرية الداخلية

وزير الصناعة والتجارة والسياحة:

بعد الاطلاع على المرسوم بقانون رقم (١٥) لسنة ١٩٨٦ بشأن تنظيم السياحة وتعديلاته،
وعلى القرار رقم (٢) لسنة ١٩٨٩ بشأن شروط وإجراءات منح التراخيص لمزاولة أعمال
الخدمات السياحية وتجديدها، المعدل بالقرار رقم (٣٧) لسنة ٢٠١٥،
وعلى القرار رقم (٢) لسنة ١٩٩١ بشأن المؤسسات الفردية والشركات التي تُسيّر الرحلات
السياحية البحرية الداخلية،
وعلى القرار رقم (٤٣) لسنة ٢٠١٧ بشأن تنظيم صيد واستخراج اللؤلؤ،
وبناءً على عرض الرئيس التنفيذي لهيئة البحرين للسياحة والمعارض،
وبعد موافقة مجلس الوزراء،

قرر الآتي:

مادة (١)

في تطبيق أحكام هذا القرار يكون للكلمات والعبارات التالية المعاني المبينة قرين كل منها، ما لم
يقض سياق النص خلاف ذلك:
الهيئة: هيئة البحرين للسياحة والمعارض.
الإدارة المختصة: إدارة المرافق والخدمات السياحية بالهيئة.
النشاط: الرحلات السياحية البحرية الداخلية.

مادة (٢)

تُعتبر الرحلات السياحية البحرية الداخلية من أنشطة الخدمات السياحية الخاضعة لأحكام
المرسوم بقانون رقم (١٥) لسنة ١٩٨٦ بشأن تنظيم السياحة.

مادة (٣)

لا يجوز ممارسة النشاط إلا بعد الحصول على ترخيص وفقاً للشروط الواردة في هذا القرار
وللشروط والإجراءات الواردة بالقرار رقم (٢) لسنة ١٩٨٩ بشأن شروط وإجراءات منح التراخيص
لمزاولة أعمال الخدمات السياحية وتجديدها.

مادة (٤)

يُشترط للحصول على الترخيص لمزاولة النشاط توافر الآتي:

- ١- الحصول على سجل تجاري متضمناً النشاط إلى جانب الأنشطة ذات العلاقة.
- ٢- الحصول على موافقة إدارة خفر السواحل بوزارة الداخلية على مزاوله النشاط.
- ٣- توافر وسيلة نقل بحري واحدة على الأقل مخصصة للنشاط ومسجلة لدى إدارة خفر السواحل.
- ٤- توافر مقر لمزاوله النشاط بكامل تجهيزاته طبقاً للمعايير والشروط التي تقرها الإدارة المختصة ويعتمدها الرئيس التنفيذي للهيئة.
- ٥- تقديم شهادة تأمين سارية المفعول من قبل إحدى شركات التأمين المعتمدة على وسيلة النقل البحري وطاقمها وركابها.

مادة (٥)

يلتزم المرخص له بالتالي:

- ١- حصول المشاركين في رحلات الغطس على الرخصة المناسبة من جهة دولية معتمدة، وفي حال عدم حصولهم على هذه الرخصة الدولية يلتزم المرخص له بأن يوفر للمشارك مرافقاً أو أكثر من المدربين المرخص لهم.
- ٢- توافر ذات الشروط المنصوص عليها في البند (٣) من المادة (٤) من هذا القرار في حالة استخدام المرخص له لأكثر من وسيلة نقل بحري.

مادة (٦)

يُفرض رسم قدره (٥) دنانير على كل مشارك في رحلات الغوص بغرض صيد واستخراج اللؤلؤ.

مادة (٧)

يلغى القرار رقم (٢) لسنة ١٩٩١ بشأن المؤسسات الفردية والشركات التي تُسَيَّر الرحلات السياحية البحرية الداخلية.

مادة (٦)

على الرئيس التنفيذي لهيئة البحرين للسياحة والمعارض تنفيذ هذا القرار، ويعمل به اعتباراً من اليوم التالي لنشرة بالجريدة الرسمية.

وزير الصناعة والتجارة والسياحة

زايد بن راشد الزياني

صدر بتاريخ: ٢٠ شعبان ١٤٣٨ هـ

الموافق: ١٦ مايو ٢٠١٧ م

هيئة تنظيم سوق العمل

قرار رقم (١٧) لسنة ٢٠١٧

بشأن اعتماد الأنشطة المهنية التي لا يجوز لصاحب العمل الأجنبي
مزاولتها دون الحصول على تصريح بذلك من هيئة تنظيم سوق العمل

الرئيس التنفيذي لهيئة تنظيم سوق العمل:
بعد الاطلاع على القانون رقم (١٩) لسنة ٢٠٠٦ بشأن تنظيم سوق العمل وتعديلاته، وعلى
الأخص المواد (١٢) و(٣٠) و(٣١) و(٣٢) منه،
وعلى المرسوم رقم (٦٤) لسنة ٢٠١٤ بتجديد تعيين الرئيس التنفيذي لهيئة تنظيم سوق العمل،
وعلى القرار رقم (٢) لسنة ٢٠١٤ بشأن تنظيم تصاريح مزاولة صاحب العمل الأجنبي للأنشطة
المهنية، وعلى الاخص المادة (١) منه،

قرر الآتي:

المادة الأولى

تُعتمد الأنشطة المهنية الواردة بالجدول أدناه، ويجوز لصاحب العمل الأجنبي أن يطلب التصريح
له بمزاولتها وفقاً للمهن المبينة قرين كل نشاط، وتطبق بشأنها أحكام القرار رقم (٢) لسنة ٢٠١٤
بشأن تنظيم تصاريح مزاولة صاحب العمل الأجنبي للأنشطة المهنية:

المهن	الأنشطة المهنية	تسلسل
عامل ضيافة مرن	النشاط الاقتصادي	١
عامل مرن	النشاط الاقتصادي	٢

المادة الثانية

يُنشر هذا القرار في الجريدة الرسمية، ويعمل به من اليوم التالي لتاريخ نشره.

الرئيس التنفيذي

أسامة بن عبدالله العبسي

صدر بتاريخ: ١٩ شعبان ١٤٣٨ هـ

الموافق: ١٥ مايو ٢٠١٧ م

إعلانات مركز المستثمرين

إعلان رقم (٥٤٥) لسنة ٢٠١٧

بشأن تحويل شركة تضامن

إلى شركة الشخص الواحد

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدم إليه أصحاب شركة التضامن التي تحمل اسم (يعقوب وسلمان صالح يادكار)، المسجلة بموجب القيد رقم ٤٩، طالبين تغيير الشكل القانوني للشركة وذلك بتحويلها إلى شركة الشخص الواحد، وبرأسمال مقداره ١٠٠,٠٠٠ (مائة ألف) دينار بحريني، وتصبح مملوكة للسيد / يعقوب صالح يادكار، بناءً على تنازل كل من الورثة مسعودة ناجي هارون كوهين وحببية يعقوب صالح يادكار عن كامل حصصهما في الشركة.

فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٤٦) لسنة ٢٠١٧

بشأن تحويل فرع من مؤسسة فردية

إلى شركة ذات مسئولية محدودة

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدمت إليه السيدة / وصال حميد منصور المنصور، مالكة المؤسسة الفردية التي تحمل اسم (ليدو بينتج)، المسجلة بموجب القيد رقم ٦٨٦٤٧، طالبة تحويل الفرع الأول من المؤسسة إلى شركة ذات مسئولية محدودة، وبرأسمال مقداره ١٠٠ (مائة) دينار بحريني، وإدخال السيد / أحمد ميرزا حسن صالح أحمد صالح شريكاً في الشركة.

فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٤٧) لسنة ٢٠١٧

بشأن تحويل شركة الشخص الواحد

إلى شركة ذات مسئولية محدودة

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدم إليه السيد / صالح قتيبة صالح، مالك شركة الشخص الواحد التي تحمل اسم (ريفيرا هومز للعقارات ش.ش.و)، المسجلة بموجب القيد رقم ١٠٦٥١٣، طالباً تغيير الشكل القانوني للشركة وذلك بتحويلها إلى شركة ذات مسئولية محدودة، وبرأسمال مقداره ٥,٠٠٠ (خمسة آلاف) دينار بحريني، وإدخال السيد / محمد بن جاسم بن محمد الشعلان شريكاً في الشركة.

فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٤٨) لسنة ٢٠١٧**بشأن تحويل شركة ذات مسئولية محدودة****إلى شركة الشخص الواحد**

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدم إليه أصحاب الشركة ذات المسئولية المحدودة التي تحمل اسم (فور كولر للمقاولات ذ.م.م)، المسجلة بموجب القيد رقم ٨٦٥٩٦-١، طالبين تغيير الشكل القانوني للشركة وذلك بتحويلها إلى شركة الشخص الواحد، وبرأسمال مقداره ٢٠,٠٠٠ (عشرون ألف) دينار بحريني، وتكون مملوكة للسيد / محمد عبدالرسول نصيف علي.

فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٤٩) لسنة ٢٠١٧**بشأن تحويل مؤسسة فردية****إلى شركة ذات مسئولية محدودة**

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدم إليه السيد / أحمد علي جاسم علي، مالك المؤسسة الفردية التي تحمل اسم (أحمد علي جاسم)، المسجلة بموجب القيد رقم ٤٧٥٧٤، طالباً تغيير الشكل القانوني للمؤسسة وذلك بتحويلها إلى شركة ذات مسئولية محدودة، وبرأسمال مقداره ١٠,٠٠٠ (ألف) دينار بحريني، وإدخال كل من السيد / ABINASH PAUL OMORJYUTI PAUL والسيد / Diplu Paul والسيد / ANUTUSH DATTA والسيد / ASHIM PAUL AKHIL PAUL شركاء في الشركة.

فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٥٠) لسنة ٢٠١٧**بشأن تحويل مؤسسة فردية****إلى شركة الشخص الواحد**

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدم إليه مكتب شركة (مور ستيفينز/ تضامن) المهنية المتخصصة، نيابة عن السيدة / عائشة ناصر حسن البوسميطة، مالكة المؤسسة الفردية التي تحمل اسم (النورين لتسويق أجهزة الحاسب الآلي ومستلزماتها)، المسجلة بموجب القيد رقم ٤٨١٦٥، طالباً تغيير الشكل القانوني للمؤسسة وذلك بتحويلها إلى شركة الشخص الواحد، وبرأسمال مقداره ١٠,٠٠٠ (عشرة آلاف) دينار بحريني، وتصبح مملوكة للسيد / محمد نصر الدين، الهندي الجنسية، وذلك بناءً على تنازل المالكة عن جميع حصصها في الشركة.

فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٥١) لسنة ٢٠١٧

بشأن تحويل مؤسسة فردية

إلى شركة ذات مسئولية محدودة

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدم إليه السيد/ جمان عبداللطيف فلاح العثمان، مالك المؤسسة الفردية التي تحمل اسم (معرض بغداد للسيارات)، المسجلة بموجب القيد رقم ٩٥٥٧٢، طالباً تغيير الشكل القانوني للمؤسسة وذلك بتحويلها إلى شركة ذات مسئولية محدودة، وبراءة مقداره ١،٠٠٠ (ألف) دينار بحريني، وإدخال السيد/ محمد باسم سعيد سعيد، العراقي الجنسية شريكاً في الشركة. فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٥٢) لسنة ٢٠١٧

بشأن تحويل شركة ذات مسئولية محدودة

إلى شركة تضامن

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدم إليه أصحاب الشركة ذات المسئولية المحدودة التي تحمل اسم (فوكاس بولز ذ.م.م)، المسجلة بموجب القيد رقم ٨٥٥٩٤، طالبين تغيير الشكل القانوني للشركة وذلك بتحويلها إلى شركة تضامن وبراءة مقداره ٢٠٠،٠٠٠ (عشرون ألف) دينار بحريني، بناءً على تنازل الشريك SUDESH DAVID EMMANUEL FERNANDO المالك لنسبة ٤٥٪ من أسهم الشركة والشريك KALPANA DHAMODARAN المالك لنسبة ٤٪ من أسهم الشركة عن كامل حصصهما إلى الشريك الجديد السيد/ محمد علي فرحان كاظم آل حميد، وإدخال شركة (فوكاس المجموعة/ القابضة ذ.م.م) شريكة في الشركة. فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٥٣) لسنة ٢٠١٧

بشأن انتهاء أعمال تصفية

شركة (بدر العوالي ذ.م.م)

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدم إليه أصحاب الشركة ذات المسئولية المحدودة التي تحمل اسم (بدر العوالي ذ.م.م)، المسجلة بموجب القيد رقم ٨٥٦٥٤، طالبين تصفية الشركة تصفية اختيارية وشطب قيدها من السجل التجاري، وفقاً لأحكام قانون الشركات التجارية الصادر بالمرسوم بقانون رقم (٢١) لسنة ٢٠٠١.

فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٥٤) لسنة ٢٠١٧**بشأن تحويل مؤسسة فردية****إلى شركة ذات مسئولية محدودة**

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدم إليه السيد/ سلطان بن صقر بن عبد الله العتيبي، مالك المؤسسة الفردية التي تحمل اسم (برج حورس للمقاولات)، المسجلة بموجب القيد رقم ٩٩١٦٥، طالباً تغيير الشكل القانوني للمؤسسة وذلك بتحويلها إلى شركة ذات مسئولية محدودة، وبرأس مال مقداره ٥,٠٠٠ (خمسة آلاف) دينار بحريني، وإدخال السيد/ محمود على عبد الحليم على، المصري الجنسية شريكاً في الشركة. فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٥٥) لسنة ٢٠١٧**بشأن تحويل شركة ذات مسئولية محدودة****إلى شركة الشخص الواحد**

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدم إليه أصحاب الشركة ذات المسئولية المحدودة التي تحمل اسم (بلال بودول علم ذ.م.م)، المسجلة بموجب القيد رقم ١٠٦٧٠٢، طالبين تغيير الشكل القانوني للشركة وذلك بتحويلها إلى شركة الشخص الواحد، وبرأس مال مقداره ٢٠٠ (مائتين) دينار بحريني، ويصبح اسمها التجاري (بلال بودول علم ش.ش.و) مملوكة للسيد/ عباس محمد غلوم حسين. فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٥٦) لسنة ٢٠١٧**بشأن تحويل شركة الشخص الواحد****إلى شركة تضامن**

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدمت إليه السيدة/ زينب على حسن، مالكة شركة الشخص الواحد التي تحمل اسم (ماونتن فالي للمقاولات ش.ش.و)، المسجلة بموجب القيد رقم ٩٨٢٥٢، طالبة تغيير الشكل القانوني للشركة وذلك بتحويلها إلى شركة تضامن، وبرأس مال مقداره ١٠,٠٠٠ (عشرة آلاف) دينار بحريني، مملوكة لكل من السيد/ عبد المحسن بن إبراهيم بن عبد المحسن المحم، والسيد/ مد منير مد ساكوندر، وذلك بناءً على تنازل المالكة عن جميع حصصها في الشركة. فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٥٧) لسنة ٢٠١٧

بشأن تحويل مؤسسة فردية

إلى شركة تضامن

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدم إليه السيد/ ميرزا إبراهيم سلمان المرزوق، مالك المؤسسة الفردية التي تحمل اسم (الأثير للتدقيق والاستشارات)، المسجلة بموجب القيد رقم ٦٨٧٧٣، طالباً تغيير الشكل القانوني للمؤسسة وذلك بتحويلها إلى شركة تضامن، وبرأسمال مقداره ١٥,٠٠٠ (خمسة عشر ألف) دينار بحريني، وإدخال السيد/ يوسف أحمد يوسف أحمد العشيرى شريكاً في الشركة. فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٥٨) لسنة ٢٠١٧

بشأن تحويل شركة ذات مسئولية محدودة

إلى شركة الشخص الواحد

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدم إليه الشركاء في الشركة ذات المسئولية المحدودة التي تحمل اسم (مجموعة حميد آل نوح القابضة ذ.م.م)، المسجلة بموجب القيد رقم ٦٧٧٠٥، طالبين تغيير الشكل القانوني للشركة وذلك بتحويلها إلى شركة الشخص الواحد، وبرأسمال مقداره ٢٠,٠٠٠ (عشرون ألف) دينار بحريني، لتصبح مملوكة للسيد/ سعيد حميد عبدعلي آل نوح، وتغيير اسمها التجاري إلى (مجموعة سعيد آل نوح القابضة ش.ش.و). فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٥٩) لسنة ٢٠١٧

بشأن تحويل مؤسسة فردية

إلى شركة ذات مسئولية محدودة

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدم إليه السيد/ جمال جاسم محمد العجلان، مالك المؤسسة الفردية التي تحمل اسم (فالكون بلو للمقاولات)، المسجلة بموجب القيد رقم ٧٨٢٧١، طالباً تغيير الشكل القانوني للمؤسسة وذلك بتحويلها إلى شركة ذات مسئولية محدودة، وبرأسمال مقداره ٢٠,٠٠٠ (عشرون ألف) دينار بحريني، مملوكة للسيد/ جمال جاسم محمد العجلان، البحريني الجنسية، والسيد/ ABRAHAM ZACHARIAH CHERIAN ZACHARIAH، الهندي الجنسية. فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٦٠) لسنة ٢٠١٧**بشأن تحويل شركة مساهمة بحرينية مقفلة****إلى شركة ذات مسئولية محدودة**

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدمت إليه شركة (ديلويت أند توش)، نيابة عن الشركة المساهمة البحرينية المقفلة التي تحمل اسم (مؤسسة الخليج للإنماء ش.م.ب مقفلة)، المسجلة بموجب القيد رقم ١٥٨٨٨، طالبة تغيير الشكل القانوني للشركة وذلك بتحويلها إلى شركة ذات مسئولية محدودة، وبرأسمال مقداره ١٠٠,٠٠٠ (مائة ألف) دينار بحريني.

فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٦١) لسنة ٢٠١٧**بشأن تحويل شركة الشخص الواحد****إلى شركة ذات مسئولية محدودة**

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدمت إليه السيدة/ نوال عبدالحليم عبود المحمد الدندل، مالكة شركة الشخص الواحد التي تحمل اسم (مطعم ظلال النخيل ش.ش.و)، المسجلة بموجب القيد رقم ١٠٠٢٢٣، طالبة تغيير الشكل القانوني للشركة وذلك بتحويلها إلى شركة ذات مسئولية محدودة، وبرأسمال مقداره ٥,٠٠٠ (خمسة آلاف) دينار بحريني، وتصبح مملوكة لكل من نوال عبدالحليم عبود المحمد الدندل و حازم محمد صالح الجبوري.

فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٦٢) لسنة ٢٠١٧**بشأن تحويل شركة الشخص الواحد****إلى شركة ذات مسئولية محدودة**

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدمت إليه السيد/ عبده عباس صالح زيد، مالك شركة الشخص الواحد التي تحمل اسم (سهام الدولية لبيع وشراء العقارات ش.ش.و)، المسجلة بموجب القيد رقم ٨٠٥٠٢، طالباً تغيير الشكل القانوني للشركة وذلك بتحويلها إلى شركة ذات مسئولية محدودة، وبرأسمال مقداره ٢٥٠,٠٠٠ (مائتان وخمسون ألف) دينار بحريني، وتغيير اسم الشركة التجاري إلى (سهام الدولية لبيع وشراء العقارات ذ.م.م)، وإدخال السيد/ عبدالله عبده عباس صالح شريكاً في الشركة.

فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٦٣) لسنة ٢٠١٧

بشأن تحويل شركة الشخص الواحد

إلى شركة ذات مسئولية محدودة

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدم إليه مكتب الجبل للمحاماة والاستشارات القانونية، نيابة عن السيد/ سامر حسن حميد العريض، مالك شركة الشخص الواحد التي تحمل اسم (إبن رشد لإدارة الوحدات الطبية ش.ش.و)، المسجلة بموجب القيد رقم ٧٣٧٢٣، طالباً تغيير الشكل القانوني للشركة وذلك بتحويلها إلى شركة ذات مسئولية محدودة، وبرأسمال مقداره ٥٠,٠٠٠ (خمسون ألف) دينار بحريني، وبناءً على تنازل مالكيها إلى كل من السيد/ حسن حميد محمد العريض، وشركة (أرايكو القابضة ذ.م.م).
فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٦٤) لسنة ٢٠١٧

بشأن تحويل مؤسسة فردية

إلى شركة ذات مسئولية محدودة

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدم إليه السيد/ سليمان تقي، مالك المؤسسة الفردية التي تمارس أعمال المقاولات والتي تحمل اسمه، المسجلة بموجب القيد رقم ٣٦٨٨٨، طالباً تغيير الشكل القانوني للمؤسسة وذلك بتحويلها إلى شركة ذات مسئولية محدودة، وبرأسمال مقداره ٢٠,٠٠٠ (عشرون ألف) دينار بحريني.
فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٦٥) لسنة ٢٠١٧

بشأن تحويل شركة الشخص الواحد

إلى شركة ذات مسئولية محدودة

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدمت إليه السيدة/ فاطمة يوسف علي أكبر رضا، مالكة شركة الشخص الواحد التي تحمل اسم (لافونتين مركز الفن المعاصر ش.ش.و)، المسجلة بموجب القيد رقم ٤٥٤٤٤-١، طالبة تغيير الشكل القانوني للشركة وذلك بتحويلها إلى شركة ذات مسئولية محدودة، وبرأسمال مقداره ٦٠٠,٠٠٠ (ستمائة ألف) دينار بحريني، وإدخال السيدة/ نورة أنور جاسم محمد لوري شريكة في الشركة.
فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٦٦) لسنة ٢٠١٧**بشأن تحويل فرع من مؤسسة فردية****إلى شركة ذات مسئولية محدودة**

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدم إليه السيد / سليمان محمد تقي أسد الله، مالك المؤسسة الفردية التي تحمل اسم (قصر الزعفران للتجارة)، المسجلة بموجب القيد رقم ٣٦٨٨٨، طالباً تحويل الفرع الثاني من المؤسسة إلى شركة ذات مسئولية محدودة قائمة بذاتها، وبرأسمال مقداره ١٠,٠٠٠ (عشرة آلاف) دينار بحريني، وإدخال السيد / محمد عارف مياها محمد سليمان مياها شريكاً في الشركة. فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٦٧) لسنة ٢٠١٧**بشأن تحويل فرع من مؤسسة فردية****إلى شركة ذات مسئولية محدودة**

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدم إليه السيد / سعد أحمد محمد الجفال، صاحب المؤسسة الفردية التي تحمل اسم (ورشة الجفال للمكيفات)، المسجلة بموجب القيد رقم ٢٢٤١٢-١٦، طالباً تحويل الفرع السادس عشر من المؤسسة المسمى (مطعم كوتارام)، إلى شركة ذات مسئولية محدودة قائمة بذاتها، وبرأسمال مقداره ٥,٠٠٠ (خمسة آلاف) دينار بحريني، وإدخال السادة التالية اسماؤهم شركاء في الشركة، وهم: MOHAMED IKBAL VENCHANAPPILLY AHAMED UNNI و RAJU JOSE OTTARAKKAL و SHIBIN JOSE و JERMIYA JOHN OTTARAKKAL JOHNY. فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٦٨) لسنة ٢٠١٧**بشأن تحويل فرع مؤسسة فردية****إلى شركة ذات مسئولية محدودة**

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدم إليه السيد / علي موسى محمد الصائغ، نيابة عن السيدة / هدى حسن علي صالح، مالكة المؤسسة الفردية التي تحمل اسم (سبيس تون للمواد الغذائية)، المسجلة بموجب القيد رقم ٢٩٥٦٥، طالباً تحويل الفرع الثاني من المؤسسة إلى شركة ذات مسئولية محدودة قائمة بذاتها وبرأسمال مقداره ٥,٠٠٠ (خمسة آلاف) دينار بحريني، وإدخال السادة / DAMODARAN MAIKKULANGARA و SURESH KULANGARA و KADANGOD BALA KRISHNAN و RAMAN شركاء في الشركة. فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٦٩) لسنة ٢٠١٧

بشأن تحويل شركة الشخص الواحد

إلى شركة ذات مسئولية محدودة

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدم إليه مكتب شركة الشخص الواحد التي تحمل اسم (سي ٥ أكسيلريت ش.ش.و)، لمالكها شركة (سي ٥ أكسيلريت ليمتد)، المسجلة بموجب القيد رقم ٩١٩٩٠-١، طالباً تحويل الشكل القانوني للشركة إلى شركة ذات مسئولية محدودة، وبرأسمال مقداره ٥٠,٠٠٠ دينار (خمسون ألف)، دينار بحريني، وإدخال شركة (بينكل ذ.م) المسجلة بموجب القيد رقم ٧٦٥١٧-١ شريكة في الشركة.

فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٧٠) لسنة ٢٠١٧

بشأن تحويل شركة الشخص الواحد

إلى شركة ذات مسئولية محدودة

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدم إليه السيد/ محمد خليل كمال خليل، مالك شركة الشخص الواحد التي تحمل اسم (بروفيشنل سيركل لدعم الأعمال ش.ش.و)، المسجلة بموجب القيد رقم ١٠٢٤٤٢-١، طالباً تغيير الشكل القانوني للشركة وذلك بتحويلها إلى شركة ذات مسئولية محدودة، وبرأسمال مقداره ٢,٠٠٠ (ألفين) دينار بحريني، وإدخال السيد/ أحمد حسنى عبدالعزيز عثمان شريكاً في الشركة.

فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

إعلان رقم (٥٧١) لسنة ٢٠١٧

بشأن تحويل فرع من مؤسسة فردية

إلى شركة ذات مسئولية محدودة

يعلن مركز البحرين للمستثمرين بوزارة الصناعة والتجارة والسياحة بأنه قد تقدمت إليه السيدة/ سيدة أحمد علي محمد، صاحبة المؤسسة الفردية التي تحمل اسم (دينار بوتيك)، المسجلة بموجب القيد رقم ٢١٦٨٩-٤، طالبةً تحويل الفرع الرابع من المؤسسة والمسمى (زاوية دينار بوتيك)، إلى شركة ذات مسئولية محدودة مستقلة، وبرأسمال مقداره ٢,٠٠٠ (ألفين) دينار بحريني، وإدخال السادة/ SUBAIR MEMANNIL MEETHAL و KOROL و ABDULKAREEM KOROL EBRAHIM و FAROOQUE VATTAPPARAMBIL شركاء في الشركة.

فعلى كل من لديه اعتراض التقدم باعتراضه إلى المركز المذكور، مشفوعاً بالمستندات المؤيدة والمبررة للاعتراض خلال مدة أقصاها خمسة عشر يوماً من تاريخ نشر هذا الإعلان.

رقم الدعوى: ٢٠١٧/٩

إعلان بجدول مواعيد إدارة الدعوى

المدعي: شركة المعجل للتجارة والمقاولات. وكيلها أيمن توفيق المؤيد. بنابة بنك البحرين الوطني، الطابق السابع، شارع الحكومة، المنامة ٣١٦. المدعى عليها الأولى: شركة ريل كاييتا ش.م.ب مقفلة. المدعى عليه الثاني: أحمد علي خلفان المطوع الظاهري. المدعى عليه الثالث: عبدالرحمن علي عبدالرحمن الداود. المدعى عليه الرابع: أحمد عبدالحكيم محمد أبو العينين. المدعى عليه الخامس: خالد بن ناصر بن عبد الله المسند. المدعى عليه السادس: نبيل مصطفى نمر نصر. المدعى عليه السابع: يوسف ياسين مال الله إبراهيم. شقة ١١ طريق ١٧٠٥ طريق ٢٨٣١ مجمع ٣١٧. وكالة المدعى عليهم الثاني والرابع والخامس: المحامية لولوة صالح العوضي. بنابة الرصيص، الطابق الثامن، مكتب ٨١-٨٢-٨٣، المنطقة الدبلوماسية.

جدول مواعيد اجتماعات إدارة الدعوى المحرر في ١١ مايو ٢٠١٧

الاجتماع الأول: بتاريخ ٢٧ أبريل ٢٠١٧ الساعة ١٢ ظهراً والمحدد لاستلام أطراف الدعوى جدول مواعيد إدارة الدعوى وإبداء الآراء حوله وبدء الأجل للأطراف لتقديم كافة الأمور المتعلقة بالدعوى وإثباتها من خلال تقديم مذكرات وأدلة وطلبات بإجراءات الإثبات. تاريخ ٢١ مايو ٢٠١٧ الساعة ٤:٠٠ عصراً هو نهاية الأجل لتقديم اتفاق الأطراف على اختيار أعضاء هيئة تسوية النزاع.

الاجتماع الثاني: بتاريخ ٢٥ مايو ٢٠١٧ الساعة ١٢ ظهراً نهاية الأجل لتقديم المدعى عليه مذكرة الرد على لائحة الدعوى ونهاية الأجل لرد الدعوى وللدفع بعدم قبول الدعوى.

الاجتماع الثالث: بتاريخ ٨ يونيو ٢٠١٧ الساعة ١٢ ظهراً نهاية الأجل لتقديم المدعي الرد على مذكرة المدعى عليه المقدمة في الاجتماع الثاني ونهاية الأجل لتقديم نص القانون الأجنبي الواجب التطبيق مع الترجمة.

تاريخ ١ يونيو ٢٠١٧ الساعة ٤ عصراً هو نهاية الأجل لتقديم طلبات الإدخال والدعوى المتقابلة والطلبات العارضة.

الاجتماع الرابع: بتاريخ ٢٢ يونيو ٢٠١٧ الساعة ١٢ ظهراً نهاية الأجل لتقديم المدعى عليه الرد على مذكرة المدعي المقدمة في الاجتماع الثالث ونهاية الأجل لتقديم مذكرات الرد حول كافة طلبات الإدخال والدعوى المتقابلة والطلبات العارضة (إن وجدت) ونهاية الأجل لتقديم تقارير الخبراء وجميع المستندات.

الاجتماع الخامس: بتاريخ ٢٩ يونيو ٢٠١٧ الساعة ١٢ ظهراً نهاية الأجل لتقديم كافة طلبات إجراءات الإثبات ونهاية الأجل لتقديم مذكرات الرد حول تقارير الخبراء وجميع المستندات. الاجتماع السادس: بتاريخ ٦ يوليو ٢٠١٧ الساعة ١٢ ظهراً لتبادل مذكرات الرد حول كافة طلبات إجراءات الإثبات وإعلان الأطراف بموعد الجلسة الأولى أمام الهيئة. لذا تعلن غرفة البحرين لتسوية المنازعات المدعى عليهم الأولى والثالث والسادس والسابع المذكورين أعلاه بجدول مواعيد إدارة الدعوى رقم ٢٠١٧/٩ وبمواعيد الحضور لاجتماعات إدارة الدعوى بمقر الغرفة. بناية البارك بلازا، القاعة رقم ٢، الطابق الثالث، مبنى ٢٤٧، شارع ١٧٠٤، المنطقة الدبلوماسية، المنامة، مملكة البحرين، وذلك عملاً بالقرار رقم (٦٥) لسنة ٢٠٠٩ بإصدار لائحة إجراءات تسوية المنازعات التي تختص بها غرفة البحرين لتسوية المنازعات بموجب الفصل الأول من الباب الثاني من المرسوم بقانون رقم (٣٠) لسنة ٢٠٠٩، ليعلم.

مدير الدعوى

غرفة البحرين لتسوية المنازعات