

تصدر عن وزارة الإعلام
مملكة البحرين

المراسلات

إدارة وسائل الإعلام

الجريدة الرسمية

وزارة الإعلام

المنامة - مملكة البحرين

البريد الإلكتروني:

officialgazette@iaa.gov.bh

الموقع الإلكتروني:

www.mia.gov.bh

السنة السادسة والسبعون

الإعلام الرسمية

محتويات العدد

- أمر ملكي رقم (١٧) لسنة ٢٠٢٣ بتحديد درجة رئيس هيئة فحص إقرارات الذمة المالية ٤
- أمر ملكي رقم (١٨) لسنة ٢٠٢٣ بإنشاء وتنظيم مركز الأرشيف الملكي ٥
- أمر ملكي رقم (١٩) لسنة ٢٠٢٣ بشأن صرح الميثاق الوطني ومكتبة الملك حمد الرقمية ٧
- قانون رقم (١) لسنة ٢٠٢٣ بالتصديق على الاتفاقية بين حكومة مملكة البحرين
ومجلس وزراء البوسنة والهرسك بشأن الخدمات الجوية ٨
- قانون رقم (٢) لسنة ٢٠٢٣ بالتصديق على الاتفاقية بين حكومة مملكة البحرين
وحكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وأيرلندا الشمالية بشأن الخدمات الجوية ١٥٢
- مرسوم رقم (٣٥) لسنة ٢٠٢٣ بتعيين وكيل في وزارة شؤون البلديات والزراعة ٢٢٥
- مرسوم رقم (٣٦) لسنة ٢٠٢٣ بتعيين وكيلين مساعدين في وزارة شؤون البلديات والزراعة ٢٢٦
- مرسوم رقم (٣٧) لسنة ٢٠٢٣ بتعديل المادة (١) من المرسوم الأميري رقم (١) لسنة ١٩٧٧ بإنشاء نادي راشد للفروسية وسباق الخيل ٢٢٧
- قرار رقم (٢٧) لسنة ٢٠٢٣ بتعيين مدير في وزارة المالية والاقتصاد الوطني ٢٢٨
- قرار رقم (٢٨) لسنة ٢٠٢٣ بنقل وتعيين مدراء في وزارة شؤون الشباب ٢٢٩
- قرار رقم (٢٩) لسنة ٢٠٢٣ بتعيين مدراء في الأمانة العامة للمجلس الأعلى للصحة ٢٣١
- قرار رقم (٣٠) لسنة ٢٠٢٣ بتعيين مدراء في الجهاز الوطني للإيرادات ٢٣٢
- قرار رقم (٣١) لسنة ٢٠٢٣ بنقل وتعيين مدراء في وزارة شؤون البلديات والزراعة ٢٣٣
- قرار رقم (٤) لسنة ٢٠٢٣ بإلغاء ترخيص مركز مسار للتدريب والتطوير
مؤسسة تدريبية خاصة) ٢٣٥
- قرار رقم (٦) لسنة ٢٠٢٣ بشأن تعيين مجلس إدارة مؤقت لجمعية سواق سيارات النقل العام ٢٣٦
- قرار رقم (٤٠٠) لسنة ٢٠٢٣ بشأن المخطط التفصيلي الجزئي
لمنطقة دار كليب والزلاق المجمعات (١٠٤٨ - ١٠٥١ - ١٠٥٢) ٢٣٨
- قرار رقم (٤٢٦) لسنة ٢٠٢٣ بشأن تصنيف عقار في منطقة البديع - مجمع (٥٥٢) ٢٤٣
- ملخص عمليات مجلس المناقصات والمزايدات لعام ٢٠٢٢ التقرير السنوي ٢٤٦

أمر ملكي رقم (١٧) لسنة ٢٠٢٣
بتحديد درجة رئيس هيئة فحص إقرارات الذمة المالية

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،
وعلى القانون رقم (٣٢) لسنة ٢٠١٠ بشأن الكشف عن الذمة المالية، المعدل بالمرسوم
بقانون رقم (١٩) لسنة ٢٠١٦،
وعلى الأمر الملكي رقم (٣١) لسنة ٢٠٢٢ بتشكيل هيئة فحص إقرارات الذمة المالية،
وبناءً على اقتراح المجلس الأعلى للقضاء،

أمرنا بالآتي:

المادة الأولى

تُحدّد درجة وكيل وزارة لكل من يُندب لشغل منصب رئيس هيئة فحص إقرارات الذمة
المالية طوال مدة نُدبه.

المادة الثانية

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

ملك مملكة البحرين
حمد بن عيسى آل خليفة

صدر في قصر الرفاع :
بتاريخ: ١٢ رمضان ١٤٤٤هـ
الموافق: ٣ أبريل ٢٠٢٣م

أمر ملكي رقم (١٨) لسنة ٢٠٢٣ بإنشاء وتنظيم مركز الأرشيف الملكي

نحن حمد بن عيسى آل خليفة ملك مملكة البحرين.

بعد الاطلاع على الدستور،

وعلى القانون رقم (١٦) لسنة ٢٠١٤ بشأن حماية معلومات ووثائق الدولة،

وعلى الأمر رقم (٥٣) لسنة ٢٠٠١ بإعادة تنظيم الديوان الأميري، المعدل بالأمر الملكي

رقم (٥) لسنة ٢٠٠٢،

وعلى الأمر الملكي رقم (١٨) لسنة ٢٠٠٨ بإنشاء مركز عيسى الثقافي، المعدل بالأمر

الملك رقم (٣٢) لسنة ٢٠٠٨،

وبناءً على عرض وزير الديوان الملكي،

أمرنا بالآتي:

المادة الأولى

- ١- يُنشأ في الديوان الملكي مركز وثائق يُسمى "مركز الأرشيف الملكي".
- ٢- يُنقل مركز الوثائق التاريخية من مركز عيسى الثقافي إلى الديوان الملكي.

المادة الثانية

يهدف مركز الأرشيف الملكي إلى تجميع الوثائق والمحفوظات والمقتنيات الخاصة بالديوان الملكي التي يصدر بتحديدتها قرار من وزير الديوان الملكي، والإشراف على حفظها وأرشفتها وفقاً للأصول العالمية في الأرشفة.

المادة الثالثة

يختص مركز الأرشيف الملكي بمباشرة جميع الأعمال والأنشطة المحققة لأهدافه، ويباشر على الأخص ما يلي:

- ١- جمع الوثائق والمحفوظات الخاصة بالديوان الملكي وتصنيفها وفهرستها، وإعداد البيانات والمعلومات عنها.
- ٢- العمل على حماية الوثائق والمحفوظات المشار إليها من عوامل التلف وإصلاحها وترميم ما قد يعثرها من تلف، واستخدام إجراءات ووسائل الصيانة والسلامة اللازمة لذلك.

المادة الرابعة

مع عدم الإخلال بأحكام المادة الثالثة من القانون رقم (١٦) لسنة ٢٠١٤ بشأن حماية معلومات ووثائق الدولة، يكون تداول الوثائق والمحفوظات الخاصة بالديوان الملكي في الحدود ووفقاً للقواعد والضوابط التي يصدر بتحديدتها قرار من وزير الديوان الملكي.

المادة الخامسة

يُلغى كل حكم يتعارض مع أحكام هذا الأمر.

المادة السادسة

على وزير الديوان الملكي والمعنيين - كلُّ فيما يخصه - تنفيذ أحكام هذا الأمر، ويُعمل به من تاريخ صدوره، ويُنشر في الجريدة الرسمية.

ملك مملكة البحرين
حمد بن عيسى آل خليفة

صدر في قصر الرفاع:
بتاريخ: ١٥ رمضان ١٤٤٤هـ
الموافق: ٦ أبريل ٢٠٢٣م

أمر ملكي رقم (١٩) لسنة ٢٠٢٣
بشأن صرح الميثاق الوطني ومكتبة الملك حمد الرقمية

نحن حمد بن عيسى آل خليفة
ملك مملكة البحرين.
بعد الاطلاع على الدستور،
وعلى الأمر الأميري رقم (٥٣) لسنة ٢٠٠١ بإعادة تنظيم الديوان الأميري، المعدل بالأمر
الملكي رقم (٥) لسنة ٢٠٠٢،
وعلى المرسوم رقم (٨٠) لسنة ٢٠١٢ بإنشاء وتنظيم صرح الميثاق الوطني،
وبناءً على عرض وزير الديوان الملكي،

أمرنا بالآتي:

المادة الأولى

تُنقل تبعية صرح الميثاق الوطني ومكتبة الملك حمد الرقمية إلى الديوان الملكي، ويصدر
بتنظيمهما قرار من وزير الديوان الملكي.

المادة الثانية

يلغى كل حكم يتعارض مع هذا الأمر.

المادة الثالثة

على وزير الديوان الملكي والمعنيين - كلُّ فيما يخصه - تنفيذ أحكام هذا الأمر، ويُعمل به
من تاريخ صدوره، ويُنشر في الجريدة الرسمية.

ملك مملكة البحرين
حمد بن عيسى آل خليفة

صدر في قصر الرفاع:

بتاريخ: ١٥ رمضان ١٤٤٤هـ

الموافق: ٦ أبريل ٢٠٢٣م

قانون رقم (١) لسنة ٢٠٢٣
بالتصديق على الاتفاقية بين حكومة مملكة البحرين
ومجلس وزراء البوسنة والهرسك
بشأن الخدمات الجوية

نحن حمد بن عيسى آل خليفة

ملك مملكة البحرين.

بعد الاطلاع على الدستور،

وعلى الاتفاقية بين حكومة مملكة البحرين ومجلس وزراء البوسنة والهرسك بشأن
الخدمات الجوية، الموقعة في مدينة المنامة بتاريخ ٩ نوفمبر ٢٠٢٢م،
أقر مجلس الشورى ومجلس النواب القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

المادة الأولى

صودق على الاتفاقية بين حكومة مملكة البحرين ومجلس وزراء البوسنة والهرسك بشأن
الخدمات الجوية، الموقعة في مدينة المنامة بتاريخ ٩ نوفمبر ٢٠٢٢م، 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: ١٢ رمضان ١٤٤٤هـ

الموافق: ٣ أبريل ٢٠٢٣م

اتفاقية

بين حكومة مملكة البحرين
ومجلس وزراء البوسنة والهرسك
بشأن الخدمات الجوية

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

اتفاقية

بين حكومة مملكة البحرين

ومجلس وزراء البوسنة والهرسك

بشأن الخدمات الجوية

إن حكومة مملكة البحرين ومجلس وزراء البوسنة والهرسك المشار إليهما فيما بعد بـ " الطرفین المتعاقدين " باعتبارهما طرفین في معاهدة الطيران المدني الدولي الموقعه في شيكاغو في السابع من ديسمبر 1944،

رغبةً منهما في تدشين نظام طيران دولي يقوم على المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي في السوق مع أدنى حد من التدخل الحكومي،

رغبةً منهما في تسهيل التوسع في فرص الخدمات الجوية الدولية،

اعترافاً منهما بأن الخدمات الجوية الدولية الفعالة تعزز التجارة ومصالح المستهلكين والتنمية الاقتصادية،

رغبةً منهما في تمكين مؤسسات النقل الجوي من أن تقدم للجمهور خيارات متنوعة من الخدمات الجوية، ورغبةً منهما في تشجيع مؤسسات النقل الجوي الخاصة لتطوير وتقديم أسعار متجددة وتنافسية، و

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

فقد اتفقتا على ما يلي:

المادة (1)

تعريف

1- لأغراض هذه الاتفاقية، وما لم يتتض النص خلاف ذلك، فإن المصطلحات المستخدمة في هذه الاتفاقية تعني ما يلي:

أ. مصطلح " المعاهدة ":

يعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944، بما في ذلك أي ملحق يتفق عليه وفقاً للمادة (90) منها وأية تعديلات تطرأ عليها أو على ملاحظتها بموجب المادتين (90) و (94) منها، طالما أن تلك الملحق والتعديلات تسري على كل من الطرفين المتعاقدين ;

ب. مصطلح " سلطات الطيران ":

يعني بالنسبة لحكومة مملكة البحرين وزارة المواصلات والاتصالات، ممثلة في شئون الطيران المدني، وبالنسبة لمجلس وزراء البوسنة والهرسك - وزارة الاتصالات والنقل للبوسنة والهرسك - مديرية الطيران المدني في البوسنة والهرسك، أو في أي من الحالتين أي شخص أو هيئة يعهد إليها ممارسة الصلاحيات المنوطة بهما حالياً أو أية صلاحيات مماثلة;

ج. مصطلح " الخدمات المتفق عليها ":

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

د. مصطلح " مؤسسة النقل الجوي المعينة ":

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

هـ. مصطلح " الطريق المحدد ":

يعني الطريق المحدد في ملحق هذه الاتفاقية ;

و. مصطلح " السعة ":

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

ز. مصطلح. " الإقليم ":

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

ح. مصطلح " التعرفة ":

يعني الأسعار التي تدفع مقابل نقل الركاب والأمتعة والشحن والشروط التي بموجبها تطبق هذه الأسعار، بالإضافة إلى سعر العمولة والمكافآت الإضافية الأخرى للوكالة أو لبيع وثائق السفر، باستثناء أسعار وشروط نقل البريد;

ط. مصطلح "الملحق ":

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

ك. تكون لمصطلحات "المعدات الأرضية"، و"خزين الطائرة"، و"قطع الغيار" للمعاني المحددة لها في الملحق (9) من المعاهدة.

المادة (2)**تطبيق المعاهدة**

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

المادة (3)**منح الحقوق**

- 1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية، وذلك لغرض تشغيل الخدمات الجوية الدولية على الطرق المحددة في جدول الطرق.
- 2- وفقا لأحكام هذه الاتفاقية تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد بالحقوق التالية:
 - أ- الحق في الطيران دون هبوط عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
 - ب- الحق في التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية.
 - ج- أخذ وإنزال الركاب والبضائع والبريد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر كما هو مذكور في الطرق المحددة المرفقة بهذه الاتفاقية.
- 3- لا يوجد بالفقرة (2) من هذه المادة ما يمنح مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين الحق بنقل المسافرين والبضائع والبريد بمقابل من نقطة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر باتجاه نقطة أخرى في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
- 4- إذا لم تتمكن مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد من تشغيل خدمة ما على طريقها المعتاد بسبب نزاع مسلح أو كوارث طبيعية أو اضطرابات سياسية أو نتيجة تطورات معرّقة، فعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يبذل قصارى جهده لتسهيل استمرار تشغيل تلك الخدمة من خلال إعادة الترتيب المناسب لتلك الطرق.

المادة (4)

تعيين مؤسسات النقل الجوي ومنح تراخيص التشغيل

- 1- يحق لسلطة الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تعين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها، كما يحق لها أن تسحب أو تغير تعيين أي من هذه المؤسسات أو تستبدل مؤسسة نقل جوي بمؤسسة نقل جوي أخرى معينة مسبقاً.
يجب أن تتم هذه التعيينات وأي تغييرات تطرأ عليها بإخطار مكتوب موجه من قبل سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل الجوي إلى سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.
- 2- يقوم الطرف المتعاقد الآخر عند استلام إخطار التعيين أو الاستبدال أو التعديل فيه، وبناء على طلب مقدم من مؤسسة النقل الجوي المعينة بالشكل والصيغة المطلوبة بمنح تراخيص التشغيل اللازمة بدون تأخير، وذلك وفق الشروط التالية:
 - أ- أن تكون الملكية الجوهريّة والسيطرة القطعية لمؤسسة النقل الجوي المعينة بيد الطرف المتعاقد الذي عينها أو بيد رعاياه، أو كليهما، أو أن يقع مركز أعمالها الرئيسي في إقليمه.
 - ب- أن تكون مؤسسة النقل الجوي المعينة مستوفية للشروط المنصوص عليها في القوانين والأنظمة المطبقة عادة على تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي ينظر في الطلب أو الطلبات، و
 - ج- أن يكون الطرف المتعاقد المعين لمؤسسة النقل الجوي محتفظاً ومطبقاً بفاعلية للمعايير المنصوص عليها في المادة 15 والمادة 16 من الاتفاقية.
- 3- يجوز لمؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها وإصدار ترخيص تشغيل لها أن تبدأ في أي وقت بتشغيل الخدمات المتفق عليها كلياً أو جزئياً، بشرط أن يوضع جدول زمني وفقاً لأحكام المادة (18) من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بتلك الخدمات.

المادة (5)**إلغاء أو إيقاف تراخيص التشغيل**

- 1- يحق لسطات الطيران لدى كل طرف متعاقد أن تلغي، أو توقف أو تحد من تراخيص التشغيل الممنوحة لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك في الحالات التالية:
- أ- أن الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية لمؤسسة النقل الجوي المعنية ليست بيد الطرف المتعاقد الذي عينها أو بيد رعاياه، أو كليهما، أو أن المركز الرئيسي لأعمالها لا يقع في إقليمه.
- ب- إخفاق مؤسسة النقل الجوي تلك في العمل وفقاً للأنظمة والقوانين بموجب المادة 9 من الاتفاقية.
- ج- عدم التزام الطرف المتعاقد الآخر بالاحتفاظ وتطبيق المعايير المنصوص عليها بالمادة 15 والمادة 16 من هذه الاتفاقية.
- 2- ما لم يكن الإجراء الفوري ضرورياً لمنع وقوع المزيد من المخالفات طبقاً لما هو مشار إليه في الفقرة (1ب) من هذه المادة؛ فإن الحقوق المنصوص عليها في هذه المادة تمارس فقط بعد التشاور مع سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة (23) من هذه الاتفاقية.
- 3- على الرغم مما ورد في الفقرتين 1 و2 من هذه المادة، يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في أن يقيد أو يمنع بآثر فوري وبصفة مؤقتة الطيران فوق إقليمه أو الهبوط في مطاراته، وذلك بسبب ظروف استثنائية أو خلال فترات الطوارئ أو لأسباب تتعلق بالسلامة العامة.

المادة (6)

الإعفاء من الضرائب الجمركية وغيرها من الرسوم

1- يجب أن تعفى الطائرات التي تشغل في الخدمات الجوية الدولية من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من أي من الطرفين المتعاقدين، وكذلك معداتها العادية، وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم، وخزير الطائيرة (بما في ذلك الأغذية والمشروبات والتبغ) التي تنقل على متنها، من كل الضرائب الجمركية ورسوم التفريش وغيرها من الرسوم المشابهة التي تفرض عند الوصول إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تبقى هذه المعدات والمؤن على متن الطائرة إلى الوقت الذي يعاد فيه تصديرها أو تستهلك في جزء من الرحلة التي تتم فوق ذلك الإقليم.

2- يجب أن تعفى إمدادات الوقود، وزيوت التشحيم، وقطع الغيار، والمعدات العادية، وخزير الطائيرة التي يتم إدخالها إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو نيابة عنها أو التي تنقل على متن طائرة تشغل من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة تلك، والمعدة لمجرد الاستخدام في تشغيل الخدمات الجوية الدولية، من جميع الضرائب الجمركية والضرائب المفروضة في إقليم الطرف المتعاقد الأول، حتى لو استخدمت هذه الإمدادات في جزء من الرحلة التي تتم فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي حملت فيه ذات الإمدادات على متن الطائرة. ويجوز المطالبة بأن تبقى المواد المشار إليها أعلاه تحت إشراف الجمارك ورقابته.

3- المعدات العادية، وقطع الغيار، وخزيرن الطائرة، وإمدادات الوقود، وزيروت التتسحيم التي تتقى على متن طائرة تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين، يجوز إفراغها في إقليم الطرف المتعاقد الأخر بعد موافقة سلطات الجمارك في ذلك الطرف المتعاقد، والتي يجوز لها أن تطلب بأن توضع هذه المواد تحت إشرافها إلى الوقت الذي يعاد فيه تصديرها، أو إلى أن يتم التخلص منها بأية طريقة وفقاً للأنظمة الجمركية.

4- يخضع المسافرين والبضائع والأمتعة التي تعبر مباشرة إقليم أحد الطرفين المتعاقدين ولا تغادر منطقة المطار وتحتجز لهذا الغرض لرقابة مبسطة. وتعفى البضائع والأمتعة في العبور المباشر من الضرائب الجمركية وغيرها من الضرائب المشابهة.

5- تعفى من كل الضرائب الجمركية و/أو الضرائب الأخرى على أساس المعاملة بالمثل، المستندات الرسمية التي تحمل شعار مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي، مثل: بطاقات الأمتعة، وتذاكر السفر، وقوائم الشحن، وبطاقات صعود المسافرين، والجدول الزمني، والأدوات المكتبية والأرضية وأجهزة الاتصالات التي يتم إدخالها إلى إقليم أي طرف متعاقد للاستخدام الخاص من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الأخر.

المادة (7)

التعريف

- 1- يجب على كل طرف متعاقد بأن يسمح بالتعريف الموضوع للخدمات الجوية من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة، وذلك بناء على الاعتبارات التجارية في السوق. ويكون التدخل من قبل الطرفين المتعاقدين مقتصراً على:
 - أ- منع التعريف التي يعتبر تطبيقها سلوكاً غير تنافسي يكون له أو يحتمل أن يكون له أو يقصد أن يكون له تأثير يعيق الطرف المنافس أو يقصيه من الطريق؛
 - ب- حماية المستهلكين من التعريفات المرتفعة بصورة غير معقولة أو مقيدة بسبب سوء استغلال الوضع المسيطر؛ و
 - ج- حماية مؤسسات النقل الجوي المعينة من التعريفات المنخفضة بصورة مصطنعة.
- 2- يجب ألا يشترط بإيداع التعريف الموضوع لتقديم الخدمات الجوية الدولية بين إقليميّ الطرفين المتعاقدين.

على الرغم مما سبق، فإنه يتعين على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين أن تستمر في توفير إمكانية الوصول الفوري، عند الطلب، إلى المعلومات المتعلقة بالتعريفات السابقة والحالية والمقترحة لسلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين، وذلك حسب الطريقة والأسلوب المقبولين من تلك السلطات.
- 3- لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يتخذ إجراءً أحادي الجانب لمنع تنشيط تعريف أو الاستمرار في تعريف مقترح فرضها أو مفروضة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من أي من الطرفين المتعاقدين للخدمات الجوية الدولية.

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

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

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

المادة (8)

ممارسة الحقوق

1- تتاح لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد فرص عادلة ومتساوية لمواصلة حركة المرور للخدمات المتفق عليها التي أُلغيت في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين وهبطت في إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو العكس، ويجب أن تعتبر حركة المرور ذات صفة تكميلية سواء أُلغيت أو هبطت في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى ومن نقاط على الطريق.

يجب على شركة النقل الجوي المعينة من كل طرف متعاقد أن تأخذ في الاعتبار عند توفيرها السعة لنقل حركة المرور التي أُلغيت من إقليم الطرف المتعاقد الآخر وهبطت في نقاط على الطرق المحددة أو العكس -المصلحة الأساسية لشركة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر في مثل هذه الحركة؛ حتى لا تؤثر على نحو غير ملائم على مصلحة مؤسسة النقل الجوي الأخيرة.

2- يجب أن تكون الخدمات المتفق عليها المقدمة من مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين ذات صلة قريبة من متطلبات الجمهور للنقل على الطرق المحددة، ويجب أن تتوافر فيها كهدف أساسي شروط السعة الكافية لمواجهة متطلبات نقل المسافرين والبضائع والبريد مما يتم شحنه أو تفرغته في إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي.

3- توضع شروط نقل المسافرين والبضائع والبريد مما يتم شحنه في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وتفرغته في نقاط بدول أخرى على الطرق المحددة، أو العكس، وفقاً للمبادئ العامة التي تقضي بأن تكون السعة مرتبطة بما يلي:

أ- متطلبات الحركة التي تعلق أو تهبط في إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي.

ب- متطلبات الحركة في المنطقة التي تمر من خلالها مؤسسة النقل الجوي، بعد الأخذ في الاعتبار الخدمات الجوية الأخرى التي تقدمها مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول التي تقع في ذات المنطقة، و

ج- المتطلبات الاقتصادية ضمن نطاق عمليات مؤسسة النقل الجوي.

المادة (9)**تطبيق القوانين والأنظمة**

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

المادة (10)**الاعتراف بالشهادات والرخص**

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

المادة (11)

التأجير

- 1- يجوز لأي طرف متعاقد أن يمنع استخدام الطائرات المستأجرة في الخدمات المقررة في هذه الاتفاقية عندما لا تكون هذه الطائرات متفقة مع المادة (15) المتعلقة بـ (سلامة الطيران) والمادة (16) المتعلقة بـ (أمن الطيران) من هذه الاتفاقية.
- 2- مع عدم الإخلال بالفقرة (1) من هذه المادة، فإنه يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف متعاقد أن تستخدم طائرات مستأجرة من مؤسسات نقل جوي أخرى، شريطة أن يحوز كل الأطراف المشاركين في هذه الترتيبات على التصاريح المناسبة وأن يستوفوا المتطلبات السارية على تلك الترتيبات.
- 3- مع عدم الإخلال بالفقرة (1) من هذه المادة، فإنه يجوز لمؤسسات النقل الجوي للمعينة من قبل كل طرف متعاقد أن تستخدم الطائرات (أو الطائرات والطواقم) المستأجرة من أية شركة، بما في ذلك مؤسسات النقل الجوي الأخرى، شريطة ألا يؤدي ذلك إلى قيام مؤسسة النقل الجوي المؤجرة بممارسة حق لحركة لم تحصل عليه.

المادة (12)

أمن وثائق السفر

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

- أ- اعتماد تدابير لضمان أمن جوازات سفرهما ووثائق السفر الأخرى.
- ب- وضع نظام لمراقبة الإجراءات القانونية لإصدار واعتماد واستخدام جوازات السفر وغيرها من وثائق السفر ووثائق الهوية الصادرة من ذلك الطرف المتعاقد أو نيابة عنه.
- ج- وضع أو تطوير إجراءات التحقق من أن وثائق السفر والهوية الصادرة من قبل كل منهما ذات جودة تجعل من الصعب إساءة استعمالها ولا يمكن بسهولة تعديلها أو استنساخها أو إصدارها بشكل غير قانوني.
- د- يلتزم كل طرف متعاقد بأن يصدر جوازاته وغيرها من وثائق السفر وفقاً للقواعد والتوصيات التي تصدرها منظمة الطيران المدني الدولي بشأن وثائق السفر.
- هـ- يوافق كل طرف متعاقد على تبادل المعلومات المتعلقة بوثائق السفر المزورة أو المزيفة، وأن يبذل التعاون مع الطرف المتعاقد الآخر لتعزيز مجابهة الاحتيال في وثائق السفر، بما في ذلك تزوير أو تزيف وثائق السفر أو استخدام وثائق السفر المزورة أو المزيفة، أو استخدام وثائق السفر الشرعية من قبل المحتالين، أو إساءة استخدام وثائق السفر الأصلية من قبل الحملة الشرعيين لها في أعمال مخالفة أو استخدام وثائق سفر منتهية أو ملغاة أو استخدام وثائق سفر مكتسبة باحتيال.

المادة (13)**الضمانات**

- 1- يتفق الطرفان المتعاقدان على أن الممارسات التالية لمؤسسة النقل الجوي يمكن أن تعتبر ممارسات تنافسية غير عادلة، ويمكن أن تحتاج إلى بحث أوثق:
- أ- فرض أجور وأسعار على الطريق الجوي عند مستويات تكون في الإجمال، غير كافية لتغطية تكاليف تقديم الخدمات التي ترتبط بها.
- ب- إضافة سعة زائدة عن الحد أو زيادة توافر الخدمة.
- ج- الممارسات محل البحث التي تكون مستمرة بدلاً من أن تكون مؤقتة.
- د- الممارسات محل البحث التي يكون لها أثر اقتصادي سلبي خطير، أو تتسبب في أضرار جسيمة على مؤسسة نقل جوي أخرى.
- هـ- الممارسات محل البحث التي تؤدي إلى إعاقة أو إقصاء أو إخراج مؤسسة نقل جوي أخرى من السوق، و
- و- السلوك الذي يشير إلى إساءة استخدام المركز المهيمن على الطريق.
- 2- إذا ما اعتبرت سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن العملية أو العمليات التي تقوم بها أو تزمع القيام بها مؤسسة النقل الجوي للمعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر تشكل سلوكاً تنافسياً غير عادل وفقاً للمؤشرات المدرجة في الفقرة (1) من هذه المادة، قلها أن تطلب إجراء مشاورات وفقاً للمادة (23) من هذه الاتفاقية بهدف حل المشكلة، ويجب أن يصحب مثل تلك الطلب إخطار يتضمن أسباب الطلب، وأن تبدأ المشاورات في غضون 30 (ثلاثين) يوماً من تاريخ الطلب.
- 3- إذا لم يتوصل الطرفان المتعاقدان إلى حل المشكلة من خلال المشاورات، فيجوز لأي طرف متعاقد أن يستند إلى آلية فض المنازعات في إطار المادة (24) (تسوية المنازعات) من هذه الاتفاقية لحل النزاع.

المادة (14)

الركاب غير المصرح لهم وغير حاملي وثائق السفر والمبعوثون

- 1- يوافق كل طرف متعاقد على إنشاء رقابة فعالة على حدوده.
- 2- وفي سبيل ذلك، يوافق كل طرف على تنفيذ المعايير والممارسات الموصى بها في الملحق (9) (التسهيلات) من المعاهدة، والمتعلقة بالركاب غير المصرح لهم وغير حاملي وثائق السفر والمبعوثين، بهدف تعزيز التعاون لمكافحة الهجرة غير المشروعة.
- 3- تحقيقاً للمبادئ المشار إليها أعلاه، يوافق كل طرف متعاقد، وبصحب الأحوال على إصدار أو قبول الرسائل المتعلقة بـ" وثائق السفر المزورة أو المزيفة أو الوثائق الأصلية المقدمة من المحتالين"، والمنصوص عليها في المرفق (ب) من الملحق (9) من المعاهدة، وذلك عند اتخاذ إجراء وفق الفقرة ذات العلاقة في الفصل (3) من الملحق الخاص بمصادرة وثائق السفر الصادرة بالاحتيال أو المزورة أو المزيفة.

المادة (15)**سلامة الطيران**

- 1- لكل طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات بشأن معايير السلامة في أي مجال يتعلق بالطاقم الجوي أو الطائرات أو اعتماد تشغيلها من قبل الطرف المتعاقد الآخر. وتبدأ هذه المشاورات خلال (30) ثلاثين يوماً من ذلك الطلب.
- 2- إذا تبين لطرف متعاقد بعد إجراء المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحتفظ أو لا يدير بفعالية معايير السلامة في أي من تلك المجالات، والتي تكون على الأقل مساوية للحد الأدنى من المعايير المقررة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة، فعلى الطرف المتعاقد الأول أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر بما تبين له وبالخطوات التي يعتبرها لازمة للتوافق مع الحد الأدنى من المعايير، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يتخذ الإجراء التصحيحي المناسب. ويعد إخفاق الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراء المناسب خلال (15) خمسة عشر يوماً أو خلال أية مدة أطول قد يتفق عليها، أساساً لإيقاف ترخيص التشغيل.
- 3- على الرغم من الالتزامات المنكورة في المادة (33) من المعاهدة، فإنه من المتفق عليه أن أية طائرة تشغل من قبل أو، بموجب عقد تأجير، نيابة عن مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين في خدمات من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، فإنه يجوز أن تخضع للفحص من الداخل والخارج من قبل الممثلين المفوضين من قبل الطرف المتعاقد الآخر بغية التأكد من صحة وثائق الطائرة ورخص أفراد طاقمها، ومن الحالة الظاهرية للطائرة ومعداتنا (ويسمى الفحص في هذه المادة بالفحص الميداني) شريطة ألا يؤدي ذلك لتأخير غير معقول للطائرة.

- 4- إذا ما أسفر الفحص الميداني أو سلسلة الفحوص الميدانية إلى أي مما يلي:
- أ- قلق جدي من عدم استيفاء الطائرة أو تشغيلها للحد الأدنى من المعايير المقررة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة.
- ب- قلق جدي من وجود نقص في الاحتفاظ والإدارة الفعالة لمعايير السلامة المقررة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة.
- فإن للطرف المتعاقد الذي يجري الفحص، لأغراض المادة (33) من المعاهدة، الحرية في أن يستنتج أن المتطلبات التي أصدرت أو اعتمدت بناءً عليها الشهادات أو الرخص الخاصة بالطائرة أو بطاقمها، أو أن المتطلبات التي تم تشغيل الطائرة بناءً عليها، لا تساوي أو تفوق الحد الأدنى من المعايير المقررة وفقاً للمعاهدة.
- 5- في حالة رفض ممثل مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين السماح بإجراء الفحص الميداني على الطائرة التي تشغيلها مؤسسة النقل الجوي وفقاً للفترة (3) من هذه المادة، فإن للطرف المتعاقد الآخر الحرية في أن يستنتج حصول القلق الجدي المشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة، وأن الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة قد تحققت.
- 6- يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في إيقاف أو إلغاء ترخيص تشغيل مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر فوراً، إذا استنتج سواء نتيجة للفحص الميداني أو لسلسلة الفحوص الميدانية، أو لرفض السماح بإجراء الفحص الميداني أو من خلال المشاورات أو بآية طريقة أخرى، أن اتخاذ إجراء فوري يعتبر ضرورياً لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.
- 7- يتوقف العمل بأي إجراء قد يتخذ من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً للفقرتين (2) و (6) من هذه المادة إذا انتهت الأسباب التي أدت لاتخاذ.

المادة (16)

أمن الطيران

- 1 - يؤكد الطرفان المتعاقدان، تماشياً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، فإنه على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا وفقاً لأحكام اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تتركب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971، والبروتوكول المكمل لها بشأن قمع الأفعال غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقع في مونتريال في 24 فبراير 1988، وكذلك أية معاهدة أخرى أو بروتوكول يتعلقان بأمن الطيران المدني ينضم إليها كلا الطرفين المتعاقدين.
- 2 - يقدم الطرفان المتعاقدان عند الطلب كل المساعدة الضرورية لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي تتركب ضد سلامة الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات وتجهيزات ومرافق الملاحة الجوية، ومنع أي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.
- 3 - يتصرف الطرفان المتعاقدان في إطار العلاقات المتبادلة بينهما، وفقاً لأحكام أمن الطيران الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملحق للمعاهدة، وعليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما أو المشغلين الذين يكون مركز عملهم الرئيسي، أو محل إقامتهم الدائمة في إقليميهما بالتصرف وفقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة. ويخطر كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر بأي اختلاف بين قوانينه وأنظمتهم وممارساته المحلية ومعايير أمن الطيران في ملحق المعاهدة. ويجوز لأي طرف متعاقد أن يطلب إجراء مشاورات فورية مع الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت لمناقشة أي من هذه الاختلافات.

- 4 - يوافق كل طرف متعاقد على وجوب إلزام مشغلي الطائرات بمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (3) من هذه المادة، والتي يشترطها الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليمه أو مغادرته أو أثناء التواجد فيه. وعلى كل طرف متعاقد أن يضمن تطبيق الإجراءات الملازمة بشكل فعال داخل إقليمه من أجل حماية الطائرة وفحص الركاب وأفراد الطاقم والأمتعة اليدوية التي يحملونها والأمتعة والبضائع وخزيرن الطائرة قبل وأثناء الصعود للطائرة أو تحميل البضائع على متنها. وعلى كل طرف متعاقد أن يأخذ بعين الاعتبار أي طلب من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ إجراءات أمنية خاصة لمواجهة تهديد معين.
- 5 - عندما يقع حادث أو تهديد بحادث من حوادث الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو أية أفعال غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطواقمها، فإنه يتوجب على سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملازمة التي تستهدف إنهاء الحادث أو التهديد بالحادث بسرعة وأمان.
- 6 - يحق لكل طرف متعاقد خلال فترة (60) الستين يوماً التالية لإخطار سلطات الطيران التابعة له بالقيام بتقييم الإجراءات الأمنية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر المطبقة أو المقرر تطبيقها من قبل مشغلي الطائرات للرحلات التي تقلع من إقليم الطرف المتعاقد الأول، أو التي تهبط فيه. ويتم الاتفاق على الترتيبات الإدارية لتقييم تلك الإجراءات الأمنية بين سلطات الطيران ويتم تنفيذها دون تأخير بحيث يتم التأكد من تقييمها بسرعة.
- 7 - إذا توافر لدى أي طرف متعاقد أسباب معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد خرج عن أحكام هذه الاتفاقية، فيجوز له أن يطلب إجراء المشاورات، وتبدأ هذه المشاورات خلال (30) ثلاثين يوماً من استلام الطرف المتعاقد الآخر للطلب. ويمكن أن يشكل عدم التوصل لاتفاق مرضٍ خلال (30) يوماً من بدء المشاورات، أساساً لعدم منح ترخيص تشغيل لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو إلغاء هذا الترخيص، أو إيقافه أو فرض شروط عليه. ويجوز للطرف المتعاقد الأول أن يتخذ في أي وقت إجراء مؤقتاً عندما يبرر ذلك وجود طوارئ أو من أجل منع المزيد من الإخلال بأحكام هذه المادة.

المادة (17)**الأنشطة التجارية**

- 1 - وفقاً للقوانين والأنظمة لكل طرف متعاقد، يلتزم كل طرف متعاقد بمنح مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر الحق في بيع وتسويق الخدمات الجوية الدولية والمنتجات المتعلقة بها في إقليمه، بما في ذلك الحق بتأسيس المكاتب على الإنترنت أو على أرض الواقع.
- 2 - يتفق الطرفان المتعاقدان على تشغيل أنظمة الحجز الآلي في إقليميهما وفق النحو التالي:
- (أ) حماية مصالح المستهلكين لمنتجات النقل الجوي من أي سوء استعمال لمعلومات أنظمة الحجز الآلي، بما في ذلك المعلومات المضللة منها، و
- (ب) أن تطبق مدونة القواعد السلوكية لأنظمة الحجز الآلي المعتمدة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي على توزيع منتجات الخدمات الدولية للمسافرين والبضائع.
- 3 - يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بما يلي:
- (أ) أن يستقدم إلى إقليمه ويستبقي فيه أشخاصاً غير مواطنين لتأدية الأعمال الإدارية والتجارية والفنية والتشغيلية، من أجل تقديم خدمات النقل الجوي، وذلك بما يتفق مع قوانين وأنظمة الدولة المستقبلة لهم بشأن الدخول والإقامة والعمل ، و
- (ب) أن يستفيد من خدمات وموظفي أي شركة، او منظمة أخرى، أو أي مؤسسة نقل جوي تشتغل في إقليمه، وتكون مرخصة لتقديم تلك الخدمات.

4 - يسمح أي من الطرفين المتعاقدين لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بأن تدفع المصاريف المحلية في إقليمه، بما في ذلك مشتريات الوقود، بالعملة المحلية أو بآلية عملة قابلة للتداول بحرية وفقاً لاختيار مؤسسات النقل الجوي.

5 - يسمح أي من الطرفين المتعاقدين لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، بأن تقوم بحسب الطلب بتحويل العملة وبالتحويل الخارجي للدولة التي تختارها مؤسسات النقل الجوي، جميع الأرباح المحلية الناتجة عن بيع خدمات النقل الجوي المرتبطة مباشرة بالنقل الجوي، والتي تزيد عن النفقات المحلية في حدود التحويل المسموح به بشكل فوري دون قيود أو تمييز ويسعر الصرف الساري في تاريخ تحويل العملة والتحويل الخارجي.

المادة (18)

تقديم الجداول الزمنية

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

المادة (19)**توفير الإحصائيات**

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

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

إذا دخلت معاهدة نقل جوي عامة متعددة الأطراف مقبولة من قبل الطرفين المتعاقدين حيز النفاذ، فإنه يجب أن تسود أحكام تلك المعاهدة. وتبدأ أية مناقشة تهدف إلى تقرير المدى الذي تعتبر فيه هذه الاتفاقية منتهية، أو مستبدلة أو معدلة أو مكملة بأحكام المعاهدة متعددة الأطراف وفقاً للمواد ذات العلاقة في هذه الاتفاقية.

المادة (21)

رسوم الاستخدام

- 1- لا يحق لأي طرف متعاقد أن يفرض أو يسمح بأن تفرض على مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر رسوم استخدام تزيد على تلك المفروضة على مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبله، والتي تشغل خدمات دولية مشابهة.
- 2- يشجع كل طرف متعاقد التشاور بشأن رسوم الاستخدام بين السلطات المعنية بفرض الرسوم التابعة له ومؤسسات النقل الجوي التي تستفيد من الخدمات والتسهيلات التي توفرها تلك السلطات، وحيثما كان ممكناً من خلال المنظمات التي تضم ممثلي مؤسسات النقل الجوي. كما يعطى أولئك المستخدمون الإخطار المناسب بأية تعديلات مقترحة على رسوم الاستخدام لتمكينهم من إبداء آرائهم قبل العمل بالتعديلات. علاوة على ما سبق، يشجع كل طرف متعاقد السلطات المعنية بفرض الرسوم والمستخدمين على تبادل المعلومات المناسبة والمتعلقة برسوم الاستخدام.

المادة (22)**حماية البيئة**

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

المادة (23)

التشاور والتعديل

- 1- بروح التعاون الوثيق يتشاور الطرفان المتعاقدان أو سلطات الطيران التابعة لهما من وقت لآخر، بهدف ضمان تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية وملاحقها وتطبيقها على نحو مرضٍ.
- 2- يبدأ ذلك التشاور خلال مدة 30 (ثلاثين) يوماً من تاريخ الطلب، ما لم تمدد هذه الفترة بالاتفاق بين سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين.
- 3- يحق لكل طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر لتعديل أحكام هذه الاتفاقية.
- 4- يصدق كل طرف متعاقد وفقاً لإجراءاته الدستورية على التعديلات المتعلقة بأحكام هذه الاتفاقية، وتدخل هذه التعديلات حيز النفاذ خلال 30 (ثلاثين) يوماً من تاريخ تبادل الطرفين المتعاقدين المذكرات الدبلوماسية المؤكدة لذلك.
- 5- أي تعديلات على الملحق يمكن الاتفاق عليها مباشرة وكتابةً بين سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين، وتدخل حيز النفاذ بعد تبادل المذكرات الدبلوماسية التي تؤكد هذه التعديلات.

المادة (24)**تسوية المنازعات**

- 1- إذا نشأ أي نزاع بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، فإنهما يسميان لتسويته بالتفاوض.
- 2- إذا أخفق الطرفان المتعاقدان في التوصل لتسوية النزاع بالتفاوض، فيجوز لهما الاتفاق على إحالته إلى محكم فرد، أو قد يحال النزاع بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة من ثلاثة محكمين، يعين كل طرف متعاقد محكماً فيها ويعين المحكم الثالث من قبل المحكمين اللذين تم تعيينهما. ويعين كل طرف متعاقد محكماً خلال مدة تبلغ 60 (ستين) يوماً من تاريخ استلام أي من الطرفين المتعاقدين من الآخر إخطاراً عبر القنوات الدبلوماسية لطلب تحكيم النزاع، ويعين المحكم الثالث خلال مدة إضافية تبلغ 30 (ثلاثين) يوماً. وإذا فشل أي من الطرفين المتعاقدين في تعيين محكم خلال المدة المحددة، أو إذا لم يعين المحكم الثالث خلال المدة المحددة، فيجوز لرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين أن يعين محكماً أو محكمين وفقاً لمقتضى الحال. وفي هذه الحالة، يجب أن يكون المحكم الثالث مواطناً لدولة ثالثة، ويجب أن يتصرف كرئيس لهيئة التحكيم وأن يعين مكان انعقاد التحكيم. وإذا اعتبر الرئيس بأنه مواطن لدولة لا يمكن أن تعد محايدة بالنسبة للنزاع، يتولى التعيين نائب الرئيس الأعلى مقاماً الذي لا يعد غير مؤهل وفقاً لذلك الأساس. وتصل هيئة التحكيم لقرارها بأغلبية الأصوات.
- 3- يتحمل كل طرف متعاقد مصاريف المحكم الذي قام بتعيينه، بالإضافة إلى التكاليف الناشئة عن تمثيله في إجراءات التحكيم. ويتحمل الطرفان المتعاقدان مناصفة مصاريف الرئيس وأية مصاريف أخرى.

- 4- يتعهد الطرفان المتعاقدان بأن يلتزما بأي قرار يتخذ وفقاً للفقرة (2) من هذه المادة.
- 5- إذا تخلف أي من الطرفين المتعاقدين عن التزامه بأي قرار يتخذ وفقاً للفقرة (2) من هذه المادة، فيجوز للطرف المتعاقد الآخر أن يحد أو يحجب أو يلغي الامتيازات التي منحت بموجب هذه الاتفاقية للطرف المخالف أو لمؤسسة النقل الجوي المعينة المخالفة.

المادة (25)

الإنهاء

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

المادة (26)**التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي**

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

المادة (27)**الدخول حيز النفاذ**

تدخل هذه الاتفاقية وملحقها حيز النفاذ بعد 30 (ثلاثين) يوماً من إخطار الطرفين المتعاقدين كل منهما الآخر، من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية التي تؤكد استكمال الإجراءات الدستورية اللازمة للطرفين المتعاقدين لدخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ.

وإشهاداً على ذلك، قام الموقعان أدناه، المفوضان صلب الأصول من حكومتيهما، بتوقيع هذه الاتفاقية.

حررت في المنامة، مملكة البحرين بتاريخ ٩٠٠٠ نوفمبر ٢٠٢٢. من نسختين باللغات العربية واليومنسية، والصربية، والكرواتية، والإنجليزية، ولكل النصوص حجية متساوية، وفي حال الاختلاف في التفسير يرجح النص الإنجليزي.

عن مجلس

وزراء اليومننة والهرسك



عن حكومة مملكة البحرين

الملحق

جدول الطرق

الجدول (1)

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

نقاط المغادرة	نقاط الوصول	نقاط وسيطة	نقاط فيما وراء
نقاط في مملكة البحرين	نقاط في البوسنة والهرسك سراييفو/ بانيا لوكا/ موستار/ توزلا	يتم الاتفاق عليها بين سلطات الطيران المعنية	يتم الاتفاق عليها بين سلطات الطيران المعنية

الجدول (2)

الطرق التي ستشغلها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل البوسنة والهرسك:

نقاط المغادرة	نقاط الوصول	نقاط وسيطة	نقاط فيما وراء
نقاط في البوسنة والهرسك سراييفو/ بانيا لوكا/ موستار/ توزلا	نقاط في مملكة البحرين	يتم الاتفاق عليها بين سلطات الطيران المعنية	يتم الاتفاق عليها بين سلطات الطيران المعنية

ملاحظات:

1- تخضع النقاط الوسيطة والنقاط فيما وراء إقليمي الطرفين المتعاقدين للاتفاق بين سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين. قد يتم حذف النقاط الوسيطة والنقاط فيما وراء إقليمي الطرفين المتعاقدين من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية من الطرفين المتعاقدين وفقاً لتقديرها.

2- يخضع حق دمج لنقاط المنشأ أو نقاط الوصول في إقليمي الطرفين المتعاقدين، وكذلك النقاط الوسيطة والنقاط فيما وراء للاتفاق بين سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين.

3- حق مؤسسة النقل الجوي المعنية لأي طرف متعاقد في نقل الركاب والبضائع والبريد بين النقاط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر والنقاط في إقليم بلدان ثالثة، (ممارسة الحرية الخامسة) يجب أن يكون رهناً باتفاق سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين.

AGREEMENT

**BETWEEN THE GOVERNMENT
OF THE KINGDOM OF BAHRAIN**

AND

**THE COUNCIL OF MINISTERS
OF BOSNIA AND HERZEGOVINA**

CONCERNING AIR SERVICES

TABLE OF CONTENTS

Contents		Page
	Preamble	2
Article 1	Definitions	3/4
Article 2	Applicability of the Convention	4
Article 3	Grant of Rights	5
Article 4	Designation of Airline and Operating Authorizations	6
Article 5	Revocation or Suspension of Operating Authorizations	7
Article 6	Exemption from Custom and other Duties	8
Article 7	Tariffs	9
Article 8	Exercise of Rights	10
Article 9	Application of Laws and Regulations	11
Article 10	Recognition of Certificates and Licenses	12
Article 11	Leasing	13
Article 12	Security of Travel Documents	14
Article 13	Safeguards	15
Article 14	Inadmissible and Undocumented Passengers and Deportees	16
Article 15	Aviation Safety	17/18
Article 16	Aviation Security	19/20
Article 17	Commercial Activities	21
Article 18	Timetable Submission	22
Article 19	Provision of Statistics	22
Article 20	Conformity with Multilateral Convention	22
Article 21	User Charges	23
Article 22	Environmental Protection	23
Article 23	Consultation and Amendment	24
Article 24	Settlement of Dispute	25
Article 25	Termination	26
Article 26	Registration with ICAO	26
Article 27	Entry into - Force	27
	Routes Schedule	28

AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT
OF THE KINGDOM OF BAHRAIN

AND
THE COUNCIL OF MINISTERS
OF BOSNIA AND HERZEGOVINA

CONCERNING AIR SERVICES

The Government of The Kingdom of Bahrain and the Council of Ministers of Bosnia and Herzegovina hereinafter referred to as “the Contracting Parties” being Parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7th December 1944;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference;

Desiring to facilitate the expansion of international air services opportunities;

Recognizing the efficient and competitive international air services enhance trade, the welfare of consumers, and economic growth;

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

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

Have agreed as follows:

ARTICLE 1 DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires the terms used in the present Agreement shall mean as follows:

- a) The term **“Convention”** means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature on the seventh day of December 1944, and includes all annexes adopted under Article (90) of that Convention and any amendment of the annexes or Convention under Articles (90) and (94a) thereof so far as those annexes and amendments are applicable for both Contracting Parties;
- b) The term **“aeronautical authorities”** means, in the case of the Government of the Kingdom of Bahrain, Ministry of Transportation and Telecommunications, represented by the Civil Aviation Affairs, and in the case of the Council of Ministers of Bosnia and Herzegovina, Ministry of Communications and Transport of Bosnia and Herzegovina - Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation or, in both cases any person or body who may be authorized to perform any functions at present exercisable by the above mentioned authorities or similar functions;
- c) The term **“agreed services”** means scheduled international air services on the route(s) specified in the Annex to this Agreement for the transport of passengers, baggage, cargo and mail;
- d) The term **“designated airline”** means any airline, which has been designated and authorized in accordance with Article 4 of this Agreement;
- e) The term **“specified route”** means a route specified in the Annex to this Agreement;
- f) The term **“capacity”** in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or section of a route, and in relation to an **“agreed service”** means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route.
- g) The term **“territory”** has the specified meaning assigned to in Article (2) of the Convention and the term **“air service”, international air service”, “airline”** and **“stop for non-traffic purposes”** have the meanings assigned to them in Article (96) of the Convention.

- h) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which these prices apply, including commission charges and other additional remuneration for agency or sale of transportation documents but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.
- i) The term "Annex" means the Annex to this Agreement. The Annex forms an integral part of the Agreement and all references to the Agreement shall include reference to the Annex except where otherwise provided.
- j) The term "ground equipment", "aircraft stores" and "spare parts" have the meanings respectively assigned to them in Annex 9 of the Convention .

ARTICLE 2

APPLICABILITY OF THE CONVENTION

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

ARTICLE 3**GRANT OF RIGHTS**

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule.
2. Subject to the provisions of this Agreement, the airline(s) designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:
 - a) The right to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
 - b) The right to make stops in the territory of the other Contracting Party for non-traffic purpose;
 - c) To take on and to put down passengers, cargo and mail in the territory of the other Contracting Party as mentioned in the Specified Routes attached to this Agreement.
3. Nothing in paragraph 2 of this Article shall be deemed to confer on the designated airline(s) of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail for remuneration and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.
4. If because of armed conflict, natural calamities, political disturbances or disruptive developments, the designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate rearrangements of such routes.

ARTICLE 4

DESIGNATION OF AIRLINE AND OPERATING AUTHORIZATIONS

1. The aeronautical authority of each Contracting Party shall have the right to designate one or more airlines for the purpose of operating the agreed services and to withdraw or alter the designation and any such airline or substitute another airline for one previously designated. Such designations and changes thereto shall be made in writing by the aeronautical authority of the Contracting Party having designated the airline to the aeronautical authority of the other Contracting Party.
2. On receipt of a notice of designation, substitution or alteration thereto, and on application from the designated airlines in the form and manner prescribed, the other Contracting Party shall, grant the appropriate operating authorizations with minimum procedural delay, provided:
 - a) Substantial ownership and effective control of that airline are vested in Contracting Party designating the airline or its nationals of that Contracting Party, or both; or the main principle place of business located in its territory.
 - b) The designated airlines are qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications; and
 - c) The Contracting Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 15 and Article 16.
3. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services in whole or in part, provided that a timetable is established in accordance with Article 18 of this Agreement in respect of such services.

ARTICLE 5

REVOCATION OR SUSPENSION OF OPERATING AUTHORIZATIONS

1. The aeronautical authority of each Contracting Party shall, with respect to airlines designated by the other Contracting Party, have the right to revoke, suspend or limit the operating authorization where :
 - a) Substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the Contracting Party designating the airline or its national both; or the main principle place of business is not located in its territory.
 - b) That airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 9 of this Agreement.
 - c) The other Contracting Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 15 and Article 16.
2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b) of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the aeronautical authority of the other Contracting Party, as provided for in Article 23 of this Agreement.
3. Notwithstanding to paragraph 1 and 2 of this Article, each contracting party reserves the right, in exceptional circumstances or during a period of emergency, or in the interest of public safety, and with immediate effect, temporarily to restrict or prohibit flying over its territory and landing on its airports.

ARTICLE 6

EXEMPTION FROM CUSTOM AND OTHER DUTIES

1. Aircraft operated on international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment , supplies of fuel and lubricants, and aircraft stores including food, beverages and tobacco carried on board such aircraft, shall be exempt from all custom duties, inspection fees and other similar charges on arriving in the territory of the other Contracting Party , provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.
2. Supplies of fuels, lubricants, spare parts, regular equipment and aircraft stores introduced into the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party or taken on board the aircraft operated by such designated airline and intended solely for use in the operation of international air services shall be exempt from all custom duties and taxes imposed in the territory of the first Contracting Party, even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board. The materials referred to above may be required to be kept under customs supervision and control.
3. The regular equipment, spare parts, aircraft stores and supplies of fuels and lubricants retained on board the aircraft of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of custom authorities of that Contracting Party, who may require that these materials be placed under their supervision up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with custom regulations.
4. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo on direct transit shall be exempt from custom duties and other similar taxes.
5. There shall be exempt from all custom duties and/or taxes on a reciprocal basis, on the official documents bearing the emblem of the airline(s) such as luggage tags, air tickets, airway bills, boarding cards, timetable, office and ground and communication equipment imported into the territory of either Contracting Party for the exclusive use by the designated airline of the other Contracting Party.

ARTICLE 7**TARIFFS**

1. Each Contracting Party shall allow tariffs for air services to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Contracting Parties shall be limited to:
 - a) Prevention of Tariffs whose application constitutes 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 tariffs that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
 - c) Protection of designated airlines from tariffs that are artificially low.
2. Tariffs for international air services between the territories of the Contracting Parties shall not be required to be filed. Notwithstanding the foregoing, the designated airlines of the Contracting Parties shall continue to provide immediate access, on request, to information on historical, existing, and proposed tariffs to the aeronautical authorities of the Contracting Parties in a manner and format acceptable to those aeronautical authorities.
3. Neither Contracting Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a tariff proposed to be charged or charged by designated airlines of either Contracting Party for international air services. If either Contracting Party believes that any such tariff is inconsistent with the considerations set forth in paragraph 1 of this Article, it shall request for consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Contracting Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Contracting Parties reach agreement with respect to a tariff for which a notice of dissatisfaction has been given, each Contracting Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement to the contrary, the tariff shall go into effect or continue in effect.

ARTICLE 8

EXERCISE OF RIGHTS

1. The designated airline of each Contracting Party shall have fair and equal opportunity to carry on the agreed services traffic embarked in the territory of one Contracting Party and disembarked in the territory of the other Contracting Party or vice versa and shall regard as being of supplementary character traffic embarked or disembarked in the territory of the other Contracting Party to and from points en-route. The designated airline of each Contracting Party in providing capacity for the carriage of traffic embarked in the territory of the other Contracting Party and disembarked at points on the specified routes or vice versa shall take into consideration the primary interest of the designated airline of the other Contracting Party in such traffic so as not to affect unduly that interest of the latter airline.
2. The agreed services provided by the designated airline of each Contracting Party shall be closely related to the requirements of the public for transportation on the specified routes, and each shall have as its primary objective the provision of capacity adequate to meet the demands to carry passengers, cargo and mail embarked or disembarked in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.
3. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail embarked in the territory of the other Contracting Party and disembarked at points in third countries on the specified routes or vice versa shall be made in accordance with the general principle that capacity shall be related to:
 - a) the requirements of traffic embarked or disembarked in the territory of the Contracting Party, which has designated the airline;
 - b) the requirements of traffic of the area through which the airline passes, after taking account of other air services established by airlines of the States situated in the area; and
 - c) the requirements of economy of scale through airline operation.

ARTICLE 9**APPLICATION OF LAWS AND REGULATIONS**

1. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into and departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or flights of such aircraft over that territory shall apply to the designated airline of the other Contracting Party.
2. The laws and regulations of one Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo or mail, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as customs, health and quarantine shall apply to passengers, crew, baggage, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.
3. Neither Contracting Party may grant any preference to its own airline with regard to the designated airline of the other Contracting Party in the application of the laws and regulations provided for in this Article.

ARTICLE 10**RECOGNITION OF CERTIFICATES AND LICENCES**

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

ARTICLE 11**LEASING**

1. Either Contracting Party may prevent the use of leased aircraft for services under this Agreement which does not comply with Article 15 (Aviation Safety) and Article 16 (Aviation Security) of this Agreement.
2. Subject to paragraph 1 of this Article, the designated airlines of each Contracting Party may use aircraft leased from other airlines, provided all participants in such arrangements hold the appropriate authority and meet the requirements applied to such arrangements.
3. Subject to paragraph 1 of this Article, the designated airlines of each Contracting Party may use aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, provided that this would not result in a lessor airline exercising traffic it does not have.

ARTICLE 12

SECURITY OF TRAVEL DOCUMENTS

The Contracting Parties agree, in accordance with their national laws and regulations, to:

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

ARTICLE 13**SAFEGUARDS**

1. The Contracting Parties agree that the following airline's practices may be regarded as possible unfair competitive practices which may merit closer examination:
 - a) Charging fares and rates on routes at levels which are, in the aggregate, insufficient to cover the costs of providing the services to which they relate;
 - b) The addition of excessive capacity or frequency of services;
 - c) The practices in question are sustained rather than temporary;
 - d) The practices in question which have a serious economic effect on, or cause significant damage to another airline;
 - e) The practices in question reflects of crippling, excluding or driving another airline from the market; and
 - f) Behavior indicating an abuse of dominant position on the route.
2. If the aeronautical authorities of one Contracting Party consider that an operation or operations intended or conducted by the designated airlines of the other Contracting Party may constitute unfair competitive behavior in accordance with the indicators listed in paragraph 1 of this Article, they may request consultation in accordance with Article (23) of this Agreement with a view to resolving the problem. Any such request shall be accompanied by notice of the reasons for the request, and the consultation shall begin within 30 (thirty) days of the request.
3. If the Contracting Parties fail to reach a resolution of the problem through consultation, either Contracting Party may invoke the dispute resolution mechanism under Article 24 (Settlement of Dispute) of this Agreement to resolve the dispute.

ARTICLE 14**INADMISSIBLE AND UNDOCUMENTED
PASSENGERS AND DEPORTEES**

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

ARTICLE 15

AVIATION SAFETY

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrews, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 (thirty) days of that request.
2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party to take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within 15 (fifteen) days or such longer period as may be agreed shall be grounds to suspend operating authorization.
3. Notwithstanding the obligation mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease agreement, on behalf of the airline(s) 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.
4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:
 - a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention; or
 - b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention:

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

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of aircraft operated by the airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3. of this Article is denied by a representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4. of this Article arise and draw the conclusions referred in that paragraph.
6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or revoke the operating authorization of 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, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.
7. Any action taken by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 16**AVIATION SECURITY**

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Others Acts Committed on Board Aircraft , signed at Tokyo on 14 September 1963 , the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation signed at Montreal on 23 September 1971, its Supplementary Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 as well as with any other convention and protocol relating to the security of civil aviation which both Contracting Parties adhere .
2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and designated as Annex to the Convention they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principle place of business or permanent residence in their territory act in conformity with such aviation security provisions. Each Contracting Party shall advise the other Contracting Party of any difference between its national laws, regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes to the Convention. Either Contracting Party may request immediate consultation with the other Contracting Party at any time to discuss any such difference.
4. Each Contracting Party agrees that the operators shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 of this Article required by the other Contracting Party for entry into/departure from, or while within the territory of that other Contracting Party Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior

to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew occurs, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall facilitate communication and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.
6. Each Contracting Party shall have the right, within 60 (sixty) days following notice for its aeronautical authorities to conduct an assessment in the territory of the other Contracting Party of the security measures being carried out, or planned to be carried out, by aircraft operators in respect of flights arriving from, or departing to the territory of the first Contracting Party. The administrative arrangements for the conduct of such assessments shall be agreed between the aeronautical authorities and implemented without delay so as to ensure that assessments will be conducted expeditiously.
7. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that other Contracting Party has departed from the provisions of this Article, the first Contracting Party may request consultations. Such consultations shall start within 30 (thirty) days of receipt of such a request from either Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 30 (thirty) days from the start of consultation shall continue grounds for withholding, revoking, suspending or imposing conditions on the authorizations of the airline (s) designated by the other Contracting Party. When justified by an emergency, or to prevent further non-compliance with the provisions of this Article, the first Contracting Party may take interim action at any time.

ARTICLE 17**COMMERCIAL ACTIVITIES**

1. Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, each Party shall grant to the designated airline(s) of the other Contracting Party, the rights to sell and market international air services and related products in its own territory including the rights to establish offices, both on-line and off-line .
2. The Contracting Parties agree, that Computer Reservation System (CRS) shall, in their respective territories, be operated so, that
 - a) the interests of consumers of air transport products are protected from any misuse of CRS information, including misleading information thereof, and
 - b) the CRS code of Conduct adopted by the ICAO is applied to the distribution of international passenger and cargo services products.
3. Each Contracting Party shall permit the designated airline(s) of the other Contracting Party to:
 - a) bring into its territory and maintain non-national personnel to perform managerial, commercial, technical, operational work for the provision of air transport services, consistent with the laws and regulations of the receiving State concerning entry, residence and employment; and
 - b) use the services and personnel of any company, other organization, or any airline operating in its territory and authorized to provide such services
4. Each Contracting Party shall permit the designated airline(s) of the other Contracting Party to pay for local expenses in its territory, including purchases of fuel, in local currency or, at the option of the airlines in any freely convertible currency.
5. Each Contracting Party shall permit the designated airline(s) of the other Contracting Party to convert and remit abroad to the state of carriers choice, on demand, all local revenues from the sale of air transport services, directly linked to air transport, in excess of sums locally disbursed, with conversion and remittance permitted, promptly without restrictions or discrimination, in respect of thereof at the rate of exchange applicable as of the date of the conversion and remittance.

ARTICLE 18

TIMETABLE SUBMISSION

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

ARTICLE 19

PROVISION OF STATISTICS

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

ARTICLE 20

CONFORMITY WITH MULTILATERAL CONVENTION

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

ARTICLE 21**USER CHARGES**

1. Each Contracting Party shall not impose or permit to be imposed on the designated airline(s) of the other Contracting Party user charges higher than those imposed on its own airline(s) operating similar international air services.
2. Each Contracting Party shall encourage consultation on user charges between its competent charging authorities and airline(s) using the services and facilities provided by those charging authorities, where practicable through the designated airlines representatives organizations. Reasonable notice of any proposal for changes in user charges should be given to such users to enable them to express their views before changes are made. Each Contracting Party shall further encourage charging authorities and such users to exchange appropriate information concerning user charges.

ARTICLE 22**ENVIRONMENTAL PROTECTION**

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

ARTICLE 23

CONSULTATION AND AMENDMENT

1. In a spirit of close co-operation the two Contracting Parties or their aeronautical authorities shall consult each other from time to time with a view to ensure the implementation of and satisfactory compliance with the provisions of this Agreement and its Annex thereto.
2. Such consultation shall begin within a period of 30 (thirty) days from the date of the request, unless this period is extended by the agreement of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.
3. Each Contracting Party has the right at any time to request consultation with the Contracting Party to amend the provisions of this Agreement.
4. Each Contracting Party in accordance with its constitutional procedures shall ratify amendments relating to the provisions of this Agreement. Such amendments, so agreed shall enter into force within 30 (thirty) days from the date at which both Contracting Parties exchanged diplomatic notes by which they confirm such constitutional requirements.
5. Any amendments to the Annex may be agreed, directly and in writing, between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties and shall enter into force following the exchange of diplomatic notes by which they confirm such amendments.

ARTICLE 24**SETTLEMENT OF DISPUTE**

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall endeavor to settle it by negotiation.
2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement of the dispute by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to an arbitrator, or the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of 60 (sixty) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of 30 (thirty) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the president of the Council of the ICAO may at the request of either Contracting Party appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as President of the tribunal and shall determine the place where the arbitration will be held. If the President considers that he is a national of a State, which cannot be regarded as neutral in relation to the dispute, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment. The arbitral tribunal shall reach its decision by a majority of votes.
3. Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator it has nominated as well as of its representation in the arbitral proceeding. The costs of the President and any other costs shall be born in equal parts by the Contracting Parties.
4. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.
5. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke privileges, which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to a designated airline in default.

ARTICLE 25**TERMINATION**

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the ICAO.
2. In such case this Agreement shall terminate 12 (twelve) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have received 14 (fourteen) days after the receipt of this notice by the ICAO.

ARTICLE 26**REGISTRATION WITH ICAO**

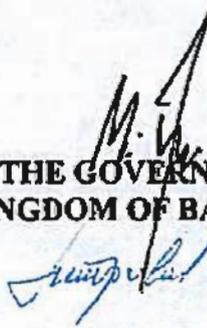
This Agreement and any amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 27**ENTRY INTO FORCE**

This Agreement and its Annex shall enter into force 30 (thirty) days after the Contracting Parties have notified each other by exchange of the diplomatic notes that the constitutional requirements of the Contracting Parties for the entering into force of this Agreement have been complied with.

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

Done at Manama, Kingdom of Bahrain on ~~09 Nov 2022~~ in duplicate in Arabic, Bosnian, Serbian, Croatian and English languages, all texts being equally authentic, in the case of any divergence in interpretation the English text shall prevail.


FOR THE GOVERNMENT OF
KINGDOM OF BAHRAIN


FOR THE COUNCIL OF MINISTERS
OF BOSNIA AND HERZEGOVINA

ANNEX
ROUTES SCHEDULE

SCHEDULE 1

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

Points of departure	Points of destination	Intermediate Points	Points Beyond
Points in the Kingdom of Bahrain	Points in Bosnia and Herzegovina Sarajevo Banja Luka Mostar Tuzla	To be agreed between the respective Aeronautical Authorities	To be agreed between the respective Aeronautical Authorities

SCHEDULE 2

Routes to be operated by the designated airline(s) of Bosnia and Herzegovina:

Points of departure	Points of destination	Intermediate Points	Points Beyond
Points in Bosnia and Herzegovina Sarajevo Banja Luka Mostar Tuzla	Points in the Kingdom of Bahrain	To be agreed between the respective Aeronautical Authorities	To be agreed between the respective Aeronautical Authorities

NOTES:

1. Intermediate points and points beyond the Territories of the Contracting Parties shall be subject to an agreement between the Aeronautical Authorities of the Contracting Parties. Intermediate points and points beyond the Territories of the Contracting Parties may be omitted by the Designated Airlines of the Contracting Parties at their discretion.

2. The right of coterminalization of the points of origin or points of destination in the Territories of the Contracting Parties as well as intermediate points and points beyond shall be subject to an agreement between Aeronautical authorities of the Contracting Parties.
3. The right of the Designated Airlines of one Contracting Party to transport passengers, cargo and mail between the points in the Territory of the other Contracting Party and points in the Territory of the third countries, (exercise of fifth freedom traffic right) shall be subject to an agreement between the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

SPORAZUM**IZMEĐU VIJEĆA MINISTARA
BOSNE I HERCEGOVINE****I****VLADE KRALJEVINE BAHREIN****O USLUGAMA U ZRAČNOM PRIJEVOZU**

SADRŽAJ

Sadržaj	Str.
Preambula	3
Članak 1. Definicije	4/5
Članak 2. Primjenljivost Konvencije	5
Članak 3. Dodjela prava	5/6
Članak 4. Imenovanje aviokompanije i ovlaštenja za rad	6
Članak 5. Oduzimanje ili suspendiranje ovlaštenja za rad	7
Članak 6. Oslobođanje od plaćanja carinskih i drugih naknada	7/8
Članak 7. Tarife	8/9
Članak 8. Korištenje prava	9/10
Članak 9. Primjena zakona i propisa	10
Članak 10. Priznavanje uvjerenja i dozvola	11
Članak 11. Iznajmljivanje	11
Članak 12. Sigurnost putnih dokumenata	12
Članak 13. Zaštitne mjere	12/13
Članak 14. Neprihvatljivi i nedokumentirani putnici i deportirane osobe	13
Članak 15. Sigurnost zračne plovidbe	14/15
Članak 16. Zrakoplovna sigurnost	15/16/17
Članak 17. Komercijalne aktivnosti	17/18
Članak 18. Dostavljanje reda letenja	18
Članak 19. Dostavljanje statističkih podataka	18
Članak 20. Usklađivanje s multilateralnom konvencijom	19
Članak 21. Korisničke naknade	19
Članak 22. Zaštita životne sredine	19
Članak 23. Konzultacije i izmjene i dopune	20
Članak 24. Rješavanje sporova	20/21
Članak 25. Raskid Sporazuma	21
Članak 26. Registracija u ICAO-u	21
Članak 27. Stupanje na snagu	22
Raspored ruta	23/24

SPORAZUM

IZMEĐU VIJEĆA MINISTARA BOSNE I HERCEGOVINE

I

VLADE KRALJEVINE BAHREIN

O USLUGAMA U ZRAČNOM PRIJEVOZU

Vlada Kraljevine Bahrein i Vijeće ministara Bosne i Hercegovine, u daljnjem tekstu „Ugovorne stranke“, koje su i stranke u Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, koja je otvorena za potpisivanje 7. prosinca 1944. u Čikagu;

Želeći unapređivati međunarodni sustav zrakoplovstva utemeljen na konkurentnosti među aviokompanijama na tržištu uz minimalno uplitanje država;

Želeći olakšati širenje mogućnosti u okviru usluga u međunarodnom zračnom prijevozu;

Prepoznajući da učinkovite i konkurentne usluge u međunarodnom zračnom prijevozu unapređuju trgovinu, dobrobit potrošača i ekonomski rast;

Želeći omogućiti aviokompanijama da ponude putnicima raznovrsne opcije usluga i želeći pojedinačne aviokompanije ohrabriti da razvijaju i primjenjuju inovativne i konkurentne cijene;

Želeći osigurati najviši stupanj sigurnosti zračne plovidbe i zrakoplovne sigurnosti u pružanju usluga u međunarodnom zračnom prijevozu te potvrđujući veliku zabrinutost u vezi s djelima ili prijetnjama usmjerenim protiv zrakoplovne sigurnosti zrakoplova, što ugrožava sigurnost osoba ili imovine, nepovoljno utječe na izvođenje usluga u zračnom prijevozu te potkopava povjerenje javnosti u sigurnost letenja u civilnom zrakoplovstvu,

suglasile su se o sljedećem:

ČLANAK 1. DEFINICIJE

U svrhu ovog Sporazuma, osim ako smisao drugačije ne nalaže, izrazi koji se koriste u ovom Sporazumu imaju sljedeće značenje:

- a) izraz „Konvencija“ označava Konvenciju o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, koja je otvorena za potpisivanje 7. prosinca 1944. godine, i obuhvaća sve anekse koji su usvojeni sukladno članku (90) iste Konvencije i sve izmjene i dopune Aneksa ili Konvencije sukladno njenim člancima (90) i (94a), u mjeri u kojoj su ti aneksi i izmjene i dopune primjenljivi za obje Ugovorne stranke;
- b) izraz „zrakoplovne vlasti“ označava, u slučaju Vijeća ministara Bosne i Hercegovine, Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine - Direkciju za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine, a u slučaju Vlade Kraljevine Bahrein, Odsjek za poslove civilnog zrakoplovstva ili, u oba slučaja, svaku osobu ili tijelo koje je ovlašteno obavljati bilo koju funkciju koju u ovom trenutku mogu obavljati gorenavedene vlasti, ili slične funkcije;
- c) izraz „dogovorene usluge“ označava redovne usluge u međunarodnom zračnom prijevozu na ruti ili rutama navedenim u Aneksu ovog Sporazuma u svrhu prijevoza putnika, prtljaga, tereta i pošte;
- d) izraz „imenovana aviokompanija“ označava svaku aviokompaniju koja je imenovana i ovlaštena sukladno članku 4. ovog Sporazuma;
- e) izraz „utvrđena ruta“ označava rutu koja je utvrđena u Aneksu ovog Sporazuma;
- f) izraz „kapacitet“ u smislu zrakoplova označava korisnu nosivost tog zrakoplova koja je raspoloživa na određenoj ruti ili dijelu rute, a u smislu „dogovorene usluge“ označava kapacitet zrakoplova koji se koristi za pružanje te usluge, pomnožen frekvencijom koju taj zrakoplov izvođi tijekom datog razdoblja na određenoj ruti ili dijelu rute;
- g) izraz „teritorij“ ima utvrđeno značenje koje je navedeno u članku (2) Konvencije, a pojmovi „usluga u zračnom prijevozu“, „usluga u međunarodnom zračnom prijevozu“, „aviokompanija“ i „zaustavljanje u neprometne svrhe“ imaju značenja koja su im data u članku (96) Konvencije;
- h) izraz „tarifa“ označava cijene koje se plaćaju za prijevoz putnika, prtljaga i tereta te uvjete na temelju kojih se primjenjuju te cijene, uključujući provizije i druge dodatne novčane naknade za zastupanje ili prodaju prijevoznih dokumenata, ali isključujući novčane naknade i uvjete za prijevoz pošte;

- i) izraz „Aneks“ označava Aneks ovog Sporazuma s izmjenama i dopunama. Aneks čini dio Sporazuma tako da svaka referenca na Sporazum uključuje i referencu na Aneks, osim ako je drugačije navedeno;
- j) izrazi „zemaljska oprema“, „zalihe zrakoplova“ i „pričuvni dijelovi“ imaju značenja koja su im data u Aneksu 9 Konvencije.

ČLANAK 2.

PRIMJENLJIVOST KONVENCIJE

Odredbe ovog Sporazuma podliježu odredbama Konvencije u mjeri u kojoj su te odredbe primjenljive na usluge u međunarodnom zračnom prijevozu.

ČLANAK 3.

DODJELA PRAVA

1. Svaka Ugovorna stranka dodjeljuje drugoj Ugovornoj stranci prava navedena u ovom Sporazumu u svrhu pružanja usluga u međunarodnom zračnom prijevozu na rutama navedenim u Rasporedu ruta.
2. Sukladno odredbama ovog Sporazuma, aviokompanija ili aviokompanije koje imenuje svaka od Ugovornih stranaka uživa(ju) sljedeća prava:
 - a) pravo preleta bez slijetanja preko teritorija druge Ugovorne stranke;
 - b) pravo zaustavljanja u neprometne svrhe na teritoriju druge Ugovorne stranke;
 - c) ukrcavanje i iskrcavanje putnika, tereta i pošte na teritoriju druge Ugovorne stranke, kako je navedeno u Rasporedu ruta koji se nalazi u prilogu ovog Sporazuma.
3. Ništa u stavku (2) ovog članka neće ukazivati na mogućnost davanja imenovanoj aviokompaniji/aviokompanijama jedne Ugovorne stranke privilegije da na teritoriju druge Ugovorne stranke za novčanu naknadu ukrcava putnike, teret i poštu s odredištem u nekoj drugoj točki na teritoriju druge Ugovorne stranke.
4. Ako uslijed oružanog sukoba, prirodnih katastrofa, političkih poremećaja ili remetilačkih događaja imenovana aviokompanija jedne Ugovorne stranke nije u stanju svoju uslugu obaviti na uobičajenim rutama, druga Ugovorna stranka

će uložiti najveći mogući napor da omogući nastavak obavljanja te usluge kroz odgovarajuća preusmjerenja tih ruta.

ČLANAK 4.

IMENOVANJE AVIOKOMPANIJE I OVLAŠTENJA ZA RAD

1. Zrakoplovna vlast svake od Ugovornih stranaka ima pravo imenovati jednu ili više aviokompanija za izvođenje dogovorenih usluga, kao i povući ili izmijeniti imenovanje bilo koje takve aviokompanije ili prethodno imenovanu aviokompaniju zamijeniti drugom. Takva imenovanja i njihove izmjene u pisanom obliku vrši zrakoplovna vlast Ugovorne stranke koja je imenovala aviokompaniju zrakoplovnoj vlasti druge Ugovorne stranke.
2. Po prijemu obavještenja o imenovanju, odnosno zamjeni ili njegovoj izmjeni te po zahtjevu imenovanih aviokompanija u obliku i na način kako je propisano, druga Ugovorna stranka dodjeljuje odgovarajuća operativna ovlaštenja uz minimalno proceduralno kašnjenje, pod uvjetom da:
 - a) je većina vlasništva i stvarna kontrola nad tom aviokompanijom u rukama Ugovorne stranke koja imenuje tu aviokompaniju ili državljanke te Ugovorne stranke ili oboje ili da je glavno mjesto poslovanja smješteno na njenom teritoriju;
 - b) su imenovane aviokompanije kvalificirane ispuniti uvjete propisane zakonima i propisima koji se uobičajeno primjenjuju na usluge u međunarodnom zračnom prijevozu koje pruža Ugovorna stranka koja razmatra zahtjev ili zahtjeve;
 - c) Ugovorna stranka koja imenuje aviokompaniju održava i primjenjuje standarde utvrđene u članku 15. i članku 16.
3. Kada je aviokompanija imenovana i ovlaštena na odgovarajući način, ona može u bilo koje vrijeme početi pružati dogovorene usluge u cjelini ili djelomično, pod uvjetom da je red letenja utvrđen sukladno članku 18. ovog Sporazuma u pogledu takvih usluga.

ČLANAK 5.

ODUZIMANJE ILI SUSPENDIRANJE OVLAŠTENJA ZA RAD

1. Zrakoplovna vlast svake od Ugovornih stranaka ima pravo, u pogledu aviokompanija koje je imenovala druga Ugovorna stranka, oduzeti, suspendirati ili ograničiti ovlaštenje za rad u slučaju da:
 - a) većina vlasništva i stvarna kontrola nad tom aviokompanijom nije u rukama Ugovorne stranke koja imenuje tu aviokompaniju ili njene državljanke ili oboje ili u slučaju da glavno mjesto poslovanja nije smješteno na njenom teritoriju;
 - b) ta aviokompanija nije postigla usklađenost sa zakonima i propisima navedenim u članku 9. ovog Sporazuma;
 - c) druga Ugovorna stranka ne održava niti primjenjuje standarde utvrđene u članku 15. i članku 16.
2. Osim ako je neophodno odmah djelovati da bi se spriječile daljnje neusklađenosti s podstavkom 1b ovog članka, prava utvrđena ovim člankom koriste se samo nakon konzultacija sa zrakoplovnom vlašću druge Ugovorne stranke, kako je navedeno u članku 23. ovog Sporazuma.
3. Bez obzira na stavak (1) i (2) ovog članka, svaka od Ugovornih stranaka zadržava pravo, u izuzetnim okolnostima ili tijekom razdoblja hitnog stanja ili u interesu javne sigurnosti, i s trenutnim dejstvom, da privremeno ograniči ili zabrani letenje iznad svog teritorija i slijetanje u svoje zračne luke.

ČLANAK 6.

OSLOBAĐANJE OD PLAĆANJA CARINSKIH I DRUGIH NAKNADA

1. Zrakoplovi kojim se izvode letovi u međunarodnom zračnom prijevozu a kojim upravljaju aviokompanije bilo koje Ugovorne stranke, kao i njihova redovna oprema, zalihe goriva i maziva te potrepština za zrakoplov koje uključuju hranu, piće i duhan koji se nalaze unutar takvog zrakoplova, oslobođeni su svih carinskih pristojbi, inspekcijskih naknada i drugih sličnih novčanih opterećenja po dolasku na teritorij druge Ugovorne stranke, pod uvjetom da ta oprema i zalihe ostanu u zrakoplovu do vremena kada se ponovo izvezu ili se iskoriste na dijelu putovanja koji se izvodi iznad tog teritorija.
2. Zalihe goriva, maziva, pričuvnih dijelova, redovne opreme i potrepština za

zrakoplov koje na teritorij jedne Ugovorne stranke unese imenovana aviokompanija druge Ugovorne stranke ili budu unesene u ime te aviokompanije ili budu unesene u zrakoplov kojim upravlja takva imenovana aviokompanija s isključivom namjenom da budu korišteni u pružanju usluga u međunarodnom zračnom prijevozu, oslobođene su svih carinskih pristojbi poreza koji važe na teritoriju prve Ugovorne stranke, čak i kada će te zalihe biti korištene na dijelu putovanja koji se izvodi iznad teritorija Ugovorne stranke na kojoj su unesene u zrakoplov. Za gorenavedene materijale moguće je da budu zadržani pod carinskim nadzorom i kontrolom.

3. Redovna oprema, pričuvni dijelovi, potrepštine za zrakoplov i zalihe goriva i maziva koje budu zadržane u zrakoplovu bilo koje Ugovorne stranke mogu se istovariti na teritorij druge Ugovorne stranke samo uz odobrenje carinskih tijela te Ugovorne stranke koja mogu zahtijevati da se ti materijali stave pod njihov nadzor do trenutka kada budu ponovo izvezeni ili na neki drugi način uklonjeni sukladno carinskim propisima.
4. Nad pumicama, prtljagom i teretom u izravnom tranzitu preko teritorija jedne od Ugovornih stranaka koji ne napuštaju dio zračne luke koji je rezerviran za tu namjenu provodi se isključivo pojednostavljena kontrola. Prtljag i teret u izravnom tranzitu oslobođeni su carinskih pristojbi i drugih sličnih poreza.
5. Oslobođeni svih carinskih pristojbi i/ili poreza bit će, na temelju reciprociteta, službeni dokumenti koji nose oznaku aviokompanije/aviokompanija kao što su oznake za prtljag, aviokarte, tovarni listovi, karte za ukrcavanje, red letenja te uredska i oprema za komunikaciju sa zemljom koji su uvezeni na teritorij sveke Ugovorne stranke s ciljem da ih koristi isključivo imenovana aviokompanija druge Ugovorne stranke.

ČLANAK 7.

TARIFE

1. Svaka od Ugovornih stranaka dozvoljava da svaka imenovana aviokompanija utvrdi tarife za usluge u zračnom prijevozu na temelju komercijalnih kretanja na tržištu. Intervencije koje može napraviti Ugovorna stranka ograničene su na:
 - a) sprečavanje tarifa čija primjena predstavlja protukonkurentsko ponašanje koje je izazvalo ili će vjerojatno izazvati ili mu je namjera izazvati slabljenje konkurenta ili isključivanje konkurenta s određene rute;
 - b) zaštitu potrošača od tarifa koje su nerazumno visoke ili restriktivne zbog

zlouporabe dominantnog položaja;

- c) zaštitu imenovanih aviokompanija od tarifa koje su vještački niske.
2. Ne zahtijeva se dostavljanje informacija o tarifama za usluge u međunarodnom zračnom prijevozu između teritorija Ugovornih stranaka. Bez obzira na prethodno navedeno, imenovane aviokompanije Ugovornih stranaka dužne su nastaviti omogućavati neposredan pristup, na zahtjev, informacijama o ranije korištenim, postojećim i predloženim tarifama zrakoplovnim vlastima Ugovornih stranaka na način i u obliku koji je prihvatljiv tim zrakoplovnim strankama.
3. Nijedna Ugovorna stranka neće poduzimati jednostrane mjere za sprečavanje uvođenja ili nastavljanja tarife za koju je predloženo da se naplaćuje ili koju naplaćuje imenovana aviokompanija bilo koje Ugovorne stranke za usluge u međunarodnom zračnom prijevozu. Ako neka od Ugovornih stranaka vjeruje da bilo koja takva tarifa nije sukladna kretanjima navedenim u stavku (1) ovog članka, zatražit će konzultacije i drugu Ugovornu stranku obavijestiti o razlozima svog nezadovoljstva u što skorijem roku. Ove konzultacije neće trajati duže od 30 (trideset) dana nakon prijema zahtjeva, a Ugovorne stranke će surađivati u pribavljanju informacija neophodnih za razumno rješavanje tog pitanja. Ako Ugovorne stranke postignu dogovor o tarifi za koju je upućeno obavještenje o nezadovoljstvu, svaka od Ugovornih stranaka je dužna uložiti najveći mogući napor da se taj dogovor provede. Ako se takvim uzajamnim dogovorom ne utvrdi drugačije, tarifa stupa na snagu i ostaje na snazi.

ČLANAK 8. KORIŠTENJE PRAVA

1. Imenovana aviokompanija svake od Ugovornih stranaka ima nepristranu i jednaku mogućnost obavljanja dogovorenih usluga ukrcaja na teritoriju jedne Ugovorne stranke i iskrcaja na teritoriju druge Ugovorne stranke, ili obratno, a smatrat će dopunskim ukrcaj ili iskrcaj na teritoriju druge Ugovorne stranke od i do određenih točaka na ruti. Pri osiguravanju kapaciteta za prijevoz pri ukrcaju na teritoriju druge Ugovorne stranke i iskrcaju na točkama na utvrđenim rutama, ili obratno, imenovana aviokompanija svake od Ugovornih stranaka uzima u obzir primarni interes imenovane aviokompanije druge Ugovorne stranke u pogledu prometa na način da ne utječe nepropisno na taj interes drugonavedene aviokompanije.
2. Dogovorene usluge koje pruža imenovana aviokompanija svake od Ugovornih stranaka usko su povezane sa zahtjevima javnosti u pogledu prijevoza na

utvrđenim rutama i svaka za svoj primarni cilj ima osiguravanje kapaciteta koji je adekvatan za zadovoljavanje potražnje za prijevozom putnika, tereta i pošte koji su ukrcani ili iskrcani na teritoriju Ugovorne stranke koja je imenovala aviokompaniju.

3. Preduvjeti za prijevoz putnika, tereta i pošte ukrcanih na teritoriju druge Ugovorne stranke i iskrcanih na točkama u trećim zemljama na utvrđenim rutama, ili obratno, osiguravaju se sukladno općem principu da je kapacitet povezan sa:
 - a) zahtjevima prometa ukrcanog ili iskrcanog na teritoriju Ugovorne stranke koja je imenovala aviokompaniju;
 - b) zahtjevima prometa u oblasti kroz koju prolazi aviokompanija, nakon što se uzmu u obzir druge usluge u zračnom prijevozu koje su utvrdile aviokompanije iz država iz te oblasti;
 - c) zahtjevima ekonomije razmjera kroz operacije aviokompanija.

ČLANAK 9.

PRIMJENA ZAKONA I PROPISA

1. Zakoni i propisi jedne Ugovorne stranke koji uređuju ulazak na i odlazak s njenog teritorija zrakoplova uključenih u međunarodnu zračnu plovidbu ili letova takvih zrakoplova preko tog teritorija primjenjuju se na imenovanu aviokompaniju druge Ugovorne stranke.
2. Zakoni i propisi jedne Ugovorne stranke koji uređuju ulazak, boravak na i odlazak s njenog teritorija putnika, posade, prtljaga, tereta ili pošte, kao što su formalnosti u pogledu ulaska, izlaska, emigracije i imigracije, kao i carine, zdravlja i karantena, primjenjuju se na putnike, posadu, prtljag, teret i poštu koju prevoze zrakoplovi imenovane aviokompanije druge Ugovorne stranke dok se nalaze u okviru navedenog teritorija.
3. Nijedna Ugovorna stranka ne može dati bilo kakvu prednost vlastitoj aviokompaniji u odnosu na imenovanu aviokompaniju druge Ugovorne stranke pri primjeni zakona i propisa navedenih u ovom članku.

ČLANAK 10.

PRIZNAVANJE UVJERENJA I DOZVOLA

1. Uvjerenja o plovidbenosti, uvjerenje o osposobljenosti i dozvole koje je izdala ili ovjerala jedna Ugovorna stranka, i koja su još na snazi, priznaje kao vrijedeće druga Ugovorna stranka u svrhu izvođenja operacija na rutama i pružanja usluga navedenih u ovom Sporazumu, pod uvjetom da su zahtjevi pod kojim su uvjerenja ili dozvole izdate ili ovjerene jednaki ili viši od minimalnih standarda koji su utvrđeni ili mogu biti utvrđeni sukladno Konvenciji.
2. Svaka od Ugovornih stranaka zadržava pravo da, u svrhu letova iznad svog teritorija, odbije priznati uvjerenja o osposobljenosti i dozvole koje je vlastitim državljanima izdala ili ovjerala druga Ugovorna stranka ili bilo koja druga država.

ČLANAK 11.

IZNAJMLJIVANJE

1. Svaka Ugovorna stranka može spriječiti uporabu iznajmljenih zrakoplova za usluge iz ovog Sporazuma koje ne zadovoljavaju uvjete iz članka 15. (Sigurnost zračne plovidbe) i članka 16. (Zrakoplovna sigurnost) ovog Sporazuma.
2. Sukladno stavku (1) ovog članka, imenovane aviokompanije svake od Ugovornih stranaka mogu koristiti zrakoplove iznajmljene od drugih aviokompanija, pod uvjetom da su svi sudionici u takvim aranžmanima odgovarajuće ovlaštene i da ispunjavaju zahtjeve koji se primjenjuju na takve aranžmane.
3. Sukladno stavku (1) ovog članka, imenovane aviokompanije svake od Ugovornih stranaka mogu koristiti zrakoplove (ili zrakoplove i posadu) iznajmljene od bilo koje kompanije, uključujući druge aviokompanije, pod uvjetom da to ne dovede do toga da aviokompanija koja je najmodavac ne koristi prometna prava koja nema.

ČLANAK 12.

SIGURNOST PUTNIH DOKUMENATA

Sukladno nacionalnim zakonima i propisima, obje Ugovorne stranke su suglasne da:

- a) će usvojiti mjere kojim će se omogućiti sigurnost njihovih putovnica i drugih putnih dokumenata;
- b) će uspostaviti kontrolu zakonite izrade, izdavanja, provjere i korištenja putovnica i drugih putnih dokumenata te identifikacijskih dokumenata koje izdaje ta Ugovorna stranka ili koji se izdaju u njeno ime;
- c) će utvrditi i poboljšati procedure kojim se osigurava da putni i identifikacijski dokumenti koje izdaje budu takvog kvaliteta da ne mogu biti lako zlouporabljeni i da ne mogu bez muke biti nezakonito izmijenjeni, kopirani ili izdati;
- d) će svoje putovnice i druge putne dokumente izdavati sukladno standardu i preporučenim praksama ICAO-a za putne dokumente;
- e) će razmjenjivati operativne podatke o falsificiranim ili krivotvorenim putnim dokumentima i surađivati s ciljem jačanja otpornosti na prevare s putnim dokumentima, uključujući falsificiranje i krivotvorenje putnih dokumenata, uporabu falsificiranih ili krivotvorenih putnih dokumenata, uporabu važećih putnih dokumenata od strane kradljivaca identiteta, zlouporabu autentičnih putnih dokumenata od strane punopravnih imatelja tih dokumenata pri pomaganju u činjenju prekršaja, uporabu isteklih ili poništenih putnih dokumenata i uporabu prevarom pribavljenih putnih dokumenata.

ČLANAK 13.

ZAŠTITNE MJERE

1. Ugovorne stranke suglasne su da se sljedeća praksa aviokompanija može smatrati mogućom nepoštenom konkurentskom praksom koja može dovesti do detaljnijeg ispitivanja:
 - a) naplata karata i naknada na rutama na razini koja je sveukupno nedovoljna da pokrije troškove pružanja usluga na koje se odnose;
 - b) povećanje prekomjernog kapaciteta ili frekvencije usluga;
 - c) predmetna praksa je kontinuirana umjesto da bude privremena;

- d) praksa koja ima ozbiljan ekonomski učinak na drugu aviokompaniju ili joj pričinjava značajnu štetu;
 - e) praksa koja dovodi do slabljenja, isključivanja ili istjerivanja druge aviokompanije s tržišta;
 - f) ponašanje koje ukazuje na zlouporabu dominantnog položaja na ruti.
2. Ako zrakoplovne vlasti jedne Ugovorne stranke smatraju da bi operacija ili operacije koje izvode ili namjeravaju izvoditi imenovane aviokompanije druge Ugovorne stranke mogle predstavljati nepošteno konkurentsko ponašanje sukladno pokazateljima navedenim u stavku (1) ovog članka, te zrakoplovne vlasti mogu zatražiti konzultacije sukladno članku 23. (Konzultacije i izmjene i dopune) ovog Sporazuma s ciljem rješavanja problema. Svaki takav zahtjev prati obavještenje o razlozima za zahtjev, a konzultacije počinju u roku od 30 (trideset) dana od zahtjeva.
3. Ako Ugovorne stranke ne postignu rješenje problema kroz konzultacije, bilo koja od Ugovornih stranaka može pokrenuti mehanizam za rješavanje sporova iz članka 24. (Rješavanje sporova) ovog Sporazuma s ciljem rješavanja spora.

ČLANAK 14.

NEPRIHVATLJIVI I NEDOKUMENTIRANI PUTNICI I DEPORTIRANE OSOBE

1. Svaka Ugovorna stranka suglasna je da se uspostave djelotvorne kontrole granica.
2. U tom pogledu, svaka Ugovorna stranka suglasna je provesti Standarde i preporučenu praksu iz Aneksa 9 (Olakšice) Konvencije u vezi s neprihvatljivim i nedokumentiranim putnicima i deportiranim osobama s ciljem da se unaprijedi suradnja u borbi protiv ilegalne migracije.
3. Sukladno gorenavedenim ciljevima, sve Ugovorne stranke suglasne su objaviti ili prihvatiti, u zavisnosti od slučaja, pismo koje se odnosi na „prevarom pribavljene, falsificirane ili krivotvorene putne dokumente ili izvorne dokumente koje predoče kradljivci identiteta“, kako je navedeno u Dodatku (b) Aneksa 9 Konvencije, kada poduzimaju radnje iz odgovarajućeg stavka u Poglavlju (3) Aneksa u pogledu oduzimanja prevarom pribavljenih, falsificiranih ili krivotvorenih putnih dokumenata.

ČLANAK 15. SIGURNOST ZRAČNE PLOVIDBE

1. Svaka od Ugovornih stranaka može u svakom trenutku zatražiti konzultacije u vezi sa standardima sigurnosti zračne plovidbe u bilo kojoj oblasti koja se odnosi na letačku posadu, zrakoplove ili njihove operacije, a koje je usvojila druga Ugovorna stranka. Takve konzultacije će biti održane u roku od 30 (trideset) dana od zahtjeva.
2. Ako, nakon takvih konzultacija, jedna Ugovorna stranka otkrije da druga Ugovorna stranka ne održava i primjenjuje efektivno standarde sigurnosti zračne plovidbe u bilo kojoj od tih oblasti koji su bar jednaki minimalnim standardima koje u tom trenutku propisuje Konvencija, prva Ugovorna stranka obavještava drugu Ugovornu stranku o tim nalazima i koracima koje smatra neophodnim za ispunjavanje takvih minimalnih standarda kako bi druga Ugovorna stranka mogla poduzeti odgovarajuće korektivne mjere. Ako druga Ugovorna stranka ne poduzme odgovarajuće mjere u roku od 15 (petnaest) dana ili u dužem razdoblju koje eventualno bude dogovoreno, to predstavlja osnovu za suspendiranje ovlaštenja za rad.
3. Bez obzira na obvezu iz članka 33. Konvencije, dogovoreno je da bilo koji zrakoplov kojim upravlja aviokompanija/e jedne Ugovorne stranke ili koji je pod ugovorom o zakupu u ime takve aviokompanije, na letovima ka ili s teritorija druge Ugovorne stranke, može, dok se nalazi unutar teritorija druge Ugovorne stranke, biti predmetom ispitivanja ovlaštenih predstavnika druge Ugovorne stranke, u i oko zrakoplova, s ciljem provjere važenja dokumenata zrakoplova i dokumenata posade te vidljivog stanja zrakoplova i njegove opreme (u ovom članku se to naziva „inspekcija na platformi“), pod uvjetom da ne dovodi do neopravdanog kašnjenja.
4. Ako takva inspekcija na platformi ili niz inspekcija na platformi dovede do:
 - a) ozbiljne zabrinutosti da zrakoplov ili izvođenje operacija zrakoplovom ne ispunjava minimalne standarde koje u tom trenutku propisuje Konvencija ili
 - b) ozbiljne zabrinutosti da ne postoji efektivno održavanje i primjenjivanje standarda sigurnosti zračne plovidbe koje u tom trenutku propisuje Konvencija,

Ugovorna stranka koja provodi inspekciju ima slobodu, u smislu članka 33. Konvencije, zaključiti da zahtjevi po kojim su izdata ili ovjerena uvjerenja ili dozvole u vezi s tim zrakoplovom ili u vezi s posadom tog zrakoplova ili da

zahjjevi po kojim se izvode operacije tim zrakoplovom nisu jednaki ili veći od minimalnih standarda utvrđenih sukladno Konvenciji.

5. U slučaju da je pristup radi provedbe inspekcije zrakoplova na platformi kojim upravlja aviokompanija jedne od Ugovornih stranaka sukladno stavku (3) ovog članka uskratio predstavnik te aviokompanije, druga Ugovorna stranka ima slobodu zaključiti da postoji ozbiljna zabrinutost sukladno stavku (4) ovog članka i izvući zaključke na koje upućuje taj stavak.
6. Sve Ugovorne stranke zadržavaju pravo odmah suspendirati ili poništiti ovlaštenje za rad aviokompanije druge Ugovorne stranke u slučaju da prva Ugovorna stranka zaključi, na temelju rezultata inspekcije na platformi, niza inspekcija na platformi, uskraćenog pristupa provedbi inspekcije na platformi, konzultacija ili po drugoj osnovi, da je bez odlaganja neophodno provesti mjere u cilju sigurnosti rada aviokompanije.
7. Svaka mjera koju poduzme jedna Ugovorna stranka sukladno stavcima (2) i (6) ovog članka poništava se nakon što prestane postojati osnova za njeno poduzimanje.

ČLANAK 16.

ZRAKOPLOVNA SIGURNOST

1. Sukladno svojim obvezama po međunarodnom pravu, Ugovorne stranke potvrđuju da njihova međusobna obveza da štite sigurnost civilnog zrakoplovstva od djela nezakonitog ometanja čini dio ovog Sporazuma. Ne ograničavajući opći karakter svojih prava i obveza po međunarodnom pravu, Ugovorne stranke djeluju posebno sukladno odredbama Konvencije o krivičnim djelima i nekim drugim djelima počinjenim u zrakoplovu, koja je potpisana 14. rujna 1963. u Tokiju, Konvencije o suzbijanju nezakonite otmice zrakoplova, potpisane 16. prosinca 1970. u Hagu, te Konvencije o suzbijanju nezakonitih nasilnih djela usmjerenih protiv sigurnosti zračne plovidbe u civilnom zrakoplovstvu, koja je potpisana 23. rujna 1971. u Montrealu, njenog dopunskog Protokola za suzbijanje nezakonitih nasilnih djela u zračnim lukama koje opslužuju međunarodno civilno zrakoplovstvo, potpisanog 24. veljače 1988. u Montrealu, kao i sukladno svakoj drugoj konvenciji i protokolu koji se odnose na sigurnost civilnog zrakoplovstva, a kojih se pridržavaju obje Ugovorne stranke.
2. Ugovorne stranke, na zahtjev, pružaju svu potrebnu pomoć u sprečavanju djela nezakonite otmice civilnog zrakoplova i drugih nezakonitih djela usmjerenih

protiv sigurnosti takvih zrakoplova, njihovih putnika i posade, zračnih luka i objekata za zračnu navigaciju te bilo kakvih drugih prijetnji po sigurnost civilnog zrakoplovstva.

3. Ugovorne stranke u okviru svojih uzajamnih odnosa djeluju sukladno odredbama o zrakoplovnoj sigurnosti koje je utvrdio ICAO i koje su objedinjene u Aneks Konvencije te zahtijevaju da operatori zrakoplova njihove registracije ili operatori zrakoplova čije se glavno mjesto poslovanja ili stalno sjedište nalazi na njihovom teritoriju djeluju sukladno tim odredbama o zrakoplovnoj sigurnosti. Ugovorne stranke obavještavaju jedna drugu o bilo kakvim razlikama među njihovim nacionalnim zakonima, propisima i praksama te zrakoplovno-sigurnosnim standardima navedenim u aneksima Konvencije. Svaka Ugovorna stranka može u bilo kojem trenutku zahtijevati hitne konzultacije s drugom Ugovornom strankom u cilju razmatranja bilo koje takve razlike.
4. Svaka Ugovorna strana je suglasna da se od operatora zahtijeva poštivanje odredbe o zrakoplovnoj sigurnosti navedene u stavku (3) ovog članka, a koje druga Ugovorna stranka zahtijeva u smislu ulaska na teritorij/odlaska s teritorija ili tijekom boravka na teritoriju te druge Ugovorne stranke. Svaka Ugovorna stranka osigurava efektivnu primjenu odgovarajućih mjera u okviru svog teritorija radi zaštite zrakoplova i pregleda putnika, posade, ručnog prtljaga, prtljaga, tereta i potrepština za zrakoplov prije i tijekom ukrcavanja ili utovara. Svaka Ugovorna stranka se obvezuje da s razumijevanjem razmotri svaki zahtjev druge Ugovorne stranke u pogledu razumnih posebnih sigurnosnih mjera s ciljem rješavanja određene prijetnje.
5. Kada dođe do incidenta ili prijetnje nezakonitom otmicom civilnog zrakoplova ili drugih nezakonitih djela usmjerenih protiv sigurnosti takvih zrakoplova, njihovih putnika i posade, zrakoplovne vlasti obiju Ugovornih stranaka olakšavaju komunikaciju i druge odgovarajuće mjere s ciljem brzog i sigurnog rješavanja takvog incidenta ili prijetnje.
6. Svaka Ugovorna stranka ima pravo, u roku od 60 (šezdeset) dana od obavještenja upućenog svojoj zrakoplovnoj vlasti, na teritoriju druge Ugovorne stranke izvršiti procjenu sigurnosnih mjera koje provode ili planiraju provesti operatori zrakoplova u pogledu letova koji dolaze s teritorija ili odlaze ka teritoriju prve Ugovorne stranke. Administrativni aranžmani za provedbu takvih procjena dogovaraju se između zrakoplovnih vlasti i realiziraju se bez odlaganja kako bi se osigurala brza provedba procjena.
7. Kada jedna od Ugovornih stranaka ima opravdan razlog vjerovati da je druga Ugovorna stranka odstupila od odredaba ovog članka, prva Ugovorna stranka može zahtijevati konzultacije. Takve konzultacije moraju početi u roku od 30

(trideset) dana od prijema takvog zahtjeva od bilo koje Ugovorne stranke. Nepostizanjem zadovoljavajućeg dogovora u roku od 30 (trideset) dana od početka konzultacija zadržava se osnova za uskraćivanje, poništavanje, suspendiranje ovlaštenja ili nametanje uvjeta za ovlaštenja aviokompanije ili aviokompanija koje je imenovala druga Ugovorna stranka. Kada je to opravdano zbog hitnosti slučaja ili da bi se spriječila daljnja neusklađenost s odredbama ovog članka, prva Ugovorna stranka može u bilo kojem trenutku poduzeti privremene mjere.

ČLANAK 17.

KOMERCIJALNE AKTIVNOSTI

1. Sukladno zakonima i propisima svake od Ugovornih stranaka, svaka Ugovorna stranka daje imenovanoj aviokompaniji ili aviokompanijama druge Ugovorne stranke pravo da na svojem teritoriju prodaje i na tržište plasira usluge u međunarodnom zračnom prijevozu i pripadajuće proizvode, uključujući i pravo na osnivanje ureda, na internetu i izvan interneta.
2. Ugovorne stranke su suglasne da se Sustavom za rezervacije putem računara (CRS), na njihovim odnosnim teritorijima, upravlja na način da se:
 - a) interesi korisnika proizvoda u zračnom prijevozu zaštite od bilo kakve zlouporabe podataka iz CRS-a, kao i od obmanjujućih informacija o istom;
 - b) kodeks ponašanja u vezi s CRS-om koji je usvojio ICAO primjenjuje na distribuciju proizvoda međunarodnih usluga za putnike i teret.
3. Svaka od Ugovornih stranaka dozvoljava imenovanoj aviokompaniji ili aviokompanijama druge Ugovorne stranke da:
 - a) na svoj teritorij dovodi i održava nenacionalno osoblje koje obavlja menadžerski, komercijalni, tehnički i operativni posao na pružanju usluga u zračnom prijevozu, sukladno zakonima i propisima države koja prima to osoblje, a u vezi s njihovim ulaskom, boravkom i zaposlenjem;
 - b) koristi usluge i osoblje bilo koje druge firme, organizacije ili aviokompanije koja svoju djelatnost obavlja na njenom teritoriju i koja je ovlaštena pružati takve usluge.
4. Svaka od Ugovornih stranaka dozvoljava imenovanoj aviokompaniji ili aviokompanijama druge Ugovorne stranke da na njenom teritoriju podmiruje lokalne troškove, uključujući kupovinu goriva, u lokalnoj valuti ili u bilo kojoj

slobodno konvertibilnoj valuti po izboru aviokompanije.

5. Svaka od Ugovornih stranaka dozvoljava imenovanoj aviokompaniji ili aviokompanijama druge Ugovorne stranke da, na zahtjev, konvertira i doznači u inozemstvo u državu po izboru aviokompanije sve lokalne prihode od prodaje usluga u zračnom prijevozu, koji su izravno povezani sa zračnim prijevozom, koji preostanu nakon lokalno isplaćenih iznosa, uz omogućenu konverziju i doznaku, odmah, bez ograničenja ili diskriminacije istih, po tečaju koji vrijedi na dan konverzije i doznake.

ČLANAK 18.

DOSTAVLJANJE REDA LETENJA

Koliko je moguće ranije, ali ne manje od 30 (trideset) dana prije uvođenja dogovorene usluge ili njene izmjene, ili u roku od 30 (trideset) dana nakon prijema zahtjeva od zrakoplovnih vlasti, imenovana aviokompanija jedne Ugovorne stranke dostavlja zrakoplovnim vlastima druge Ugovorne stranke informacije o prirodi usluge, rasporedima letenja, tipovima zrakoplova s osiguranim kapacitetom za svaku od navedenih ruta te sve druge informacije koje mogu biti potrebne kako bi se zrakoplovne vlasti druge Ugovorne stranke uvjerile da se zahtjevi iz ovog Sporazuma propisno poštuju.

ČLANAK 19.

DOSTAVLJANJE STATISTIČKIH PODATAKA

Zrakoplovne vlasti svake od Ugovornih stranaka dostavljaju zrakoplovnim vlastima druge Ugovorne stranke, na njihov zahtjev, periodične ili druge statističke izvode, sukladno uobičajenim potrebama. Jedan takav izvod obuhvaća sve informacije koje su neophodne da se utvrdi opseg prometa koji obavljaju imenovane aviokompanije u izvodenju dogovorenih usluga, kao i ishodišta i odredišta tog prometa.

ČLANAK 20.

USKLAĐENOST S MULTILATERALNOM KONVENCIJOM

U slučaju da na snagu stupi opća multilateralna konvencija o zračnom prijevozu koju prihvate Ugovorne stranke, odredbe takve konvencije bi trebale imati prednost. Svaka rasprava s ciljem da se utvrdi u kojoj mjeri su odredbe multilateralne konvencije ukinule, zamijenile, izmijenile ili dopunile ovaj Sporazum održat će se sukladno odgovarajućim članovima ovog Sporazuma.

ČLANAK 21.

KORISNIČKE NAKNADE

1. Nijedna Ugovorna stranka neće uvesti niti dozvoliti da se uvedu imenovanoj aviokompaniji/aviokompanijama druge Ugovorne stranke korisničke naknade veće od onih koje su uvedene vlastitim aviokompanijama koje pružaju slične usluge u međunarodnom zračnom prijevozu.
2. Svaka od Ugovornih stranaka će sukladno potrebama poticati održavanje konzultacija o korisničkim naknadama između svojih nadležnih naplatnih tijela i aviokompanija koje koriste usluge i sredstva koja pružaju ta naplatna tijela, putem predstavničkih organizacija imenovanih aviokompanija. Korisnike bi trebalo u razumnom roku obavijestiti o svakom prijedlogu za izmjenu korisničkih naknada kako bi im se omogućilo da izraze svoje stavove prije nego što se provedu izmjene. Ugovorne stranke se obvezuju dodatno poticati naplatna tijela i korisnike da razmjenjuju odgovarajuće informacije u vezi s korisničkim naknadama.

ČLANAK 22.

ZAŠTITA ŽIVOTNE SREDINE

Obje Ugovorne stranke podržavaju potrebu za zaštitom životne sredine kroz promoviranje održivog razvoja zrakoplovstva. Ugovorne stranke su suglasne da se u pogledu operacija koje se izvode između njihovih teritorija pridržavaju Aneksa 16 Konvencije i postojeće politike i smjernica ICAO-a o zaštiti životne sredine.

ČLANAK 23.

KONZULTACIJE I IZMJENE I DOPUNE

1. U duhu bliske suradnje, dvije Ugovorne stranke ili njihove zrakoplovne vlasti se s vremena na vrijeme uzajamno konzultiraju s ciljem osiguranja provedbe i zadovoljavajućeg poštivanja odredaba ovog Sporazuma i njegovog Aneksa.
2. Takve konzultacije počinju u roku od 30 (trideset) dana od datuma zahtjeva, osim ako taj rok dogovorno produže zrakoplovne vlasti obiju Ugovornih stranaka.
3. Svaka od Ugovornih stranaka ima pravo u bilo kojem trenutku zatražiti konzultacije s drugom Ugovornom strankom u cilju izmjena i dopuna odredaba ovog Sporazuma.
4. Svaka od Ugovornih stranaka, sukladno svojim ustavnim procedurama, ratificira izmjene i dopune koje se odnose na odredbe ovog Sporazuma. Tako dogovorene izmjene i dopune stupaju na snagu u roku od 30 (trideset) dana od datuma kada su obje Ugovorne stranke razmijenile diplomatske note kojima se takvi ustavni zahtjevi potvrđuju.
5. Bilo kakve izmjene i dopune Aneksa mogu se, izravno i u pisanoj formi, dogovoriti između nadležnih zrakoplovnih vlasti Ugovornih stranaka i one stupaju na snagu nakon razmjene diplomatskih nota kojima se takve izmjene potvrđuju.

ČLANAK 24.

RJEŠAVANJE SPOROVA

1. U slučaju bilo kakvog spora između Ugovornih stranaka koji se odnosi na tumačenje ili primjenu ovog Sporazuma Ugovorne stranke će nastojati spor riješiti putem pregovora.
2. Ako Ugovorne stranke ne postignu rješenje spora putem pregovora, mogu se suglasiti da spor upute na odlučivanje arbitru ili se spor, na zahtjev bilo koje od Ugovornih stranaka, može uputiti na odlučivanje tribunalu od tri arbitra, od kojih po jednog imenuje svaka od Ugovornih stranaka, a trećeg imenuju ta dva koja su tako postavljena. Svaka od Ugovornih stranaka imenuje arbitra u roku od 60 (šezdeset) dana od dana kada bilo koja od Ugovornih stranaka od druge primi obavještenje putem diplomatskih kanala u kojem se traži arbitraža spora, a treći arbitar se imenuje u roku od dodatnih 30 (trideset) dana. Ako bilo koja od Ugovornih stranaka ne imenuje arbitra u navedenom roku ili ako treći arbitar nije

imenovan u navedenom roku, predsjednik Vijeća ICAO-a može na zahtjev bilo koje Ugovorne stranke postaviti arbitra ili arbitre, u zavisnosti od slučaja. U takvom slučaju, treći arbitar će biti državljanin određene treće države, djelovat će kao predsjednik tribunala i odredit će mjesto održavanja arbitraže. Ako predsjednik smatra da je državljanin države koja se ne može smatrati neutralnom u odnosu na spor, imenovanje donosi najstariji potpredsjednik koji nije diskvalificiran po tom osnovu. Arbitražni tribunal svoje odluke donosi većinom glasova.

3. Svaka od Ugovornih stranaka snosi troškove arbitra kojeg je imenovala, kao i troškove svog zastupanja u arbitražnom postupku. Troškove predsjednika i sve druge troškove snose Ugovorne stranke u jednakim iznosima.
4. Ugovorne stranke se obvezuju da će poštivati svaku odluku koja bude donesena sukladno stavku (2) ovog članka.
5. Ako i sve dok bilo koja od Ugovornih stranaka ne ispoštuje bilo koju odluku po stavku (2) ovog članka, druga Ugovorna stranka može ograničiti, uskratiti ili poništiti privilegije koje je dodijelila na temelju ovog Sporazuma Ugovornoj stranci koja krši propisano ili imenovanoj aviokompaniji koja krši propisano.

ČLANAK 25.

RASKID SPORAZUMA

1. Bilo koja od Ugovornih stranaka može, u bilo kojem trenutku, diplomatskim kanalima poslati pisano obavještenje drugoj Ugovornoj stranci o svojoj odluci da raskine ovaj Sporazum. Takvo obavještenje se istodobno dostavlja i ICAO-u.
2. U tom slučaju, ovaj Sporazum će biti raskinut 12 (dvanaest) mjeseci od datuma kada druga Ugovorna stranka primi obavještenje, osim ako obavještenje o raskidu bude povučeno međusobnim dogovorom prije isteka ovog razdoblja. U odsustvu potvrde da je druga Ugovorna stranka primila obavještenje, smatra se da je obavještenje primljeno 14 (četnaest) dana nakon što to obavještenje primi ICAO.

ČLANAK 26.

REGISTRACIJA U ICAO-u

Ovaj Sporazum i sve njegove izmjene i dopune registriraju se u Međunarodnoj organizaciji za civilno zrakoplovstvo.

ČLANAK 27.
STUPANJE NA SNAGU

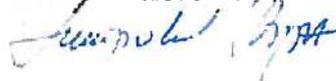
Ovaj Sporazum stupa na snagu 30 (trideset) dana nakon što Ugovorne stranke obavijeste jedna drugu razmjenom diplomatskih nota da su ispunjeni ustavni zahtjevi Ugovornih stranaka u vezi sa stupanjem na snagu ovog Sporazuma.

U ZNAK PRIHVAĆANJA NAVEDENOG, dolje potpisani, valjano ovlašteni od svojih vlada, potpisali su ovaj Sporazum.

Potpisano u Manami, Kraljevina Bahrein, dana 09. Nov. 2022. u po dva primjerka na arapskom, bosanskom, hrvatskom, srpskom i engleskom jeziku, pri čemu su svi tekstovi jednako autentični, s tim da u slučaju razmimoilaženja u tumačenju prednost ima tekst na engleskom jeziku.

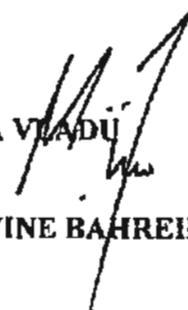
ZA VIJEĆE MINISTARA

BOSNE I HERCEGOVINE



ZA VLADU

KRALJEVINE BAHREIN



ANEKS
RASPORED RUTA
RASPORED 1

Rute na kojim će letove izvoditi imenovana aviokompanija/aviokompanije Kraljevine Bahrein:

Od	Do	Tranzitne točke	Točke izvan
Točke u Kraljevini Bahrein	Točke u Bosni i Hercegovini	Dogovara se između nadležnih zrakoplovnih tijela	Dogovara se između nadležnih zrakoplovnih tijela

RASPORED 2

Rute na kojim će letove izvoditi imenovana aviokompanija/aviokompanije Bosne i Hercegovine:

Od	Do	Tranzitne točke	Točke izvan
Točke u Bosni i Hercegovini	Točke u Kraljevini Bahrein	Dogovara se između nadležnih zrakoplovnih tijela	Dogovara se između nadležnih zrakoplovnih tijela

Napomene:

1. Tranzitne točke i točke izvan teritorija Ugovornih stranaka podliježu sporazumu između zrakoplovnih vlasti Ugovornih stranaka. Imenovane aviokompanije Ugovornih stranaka mogu po vlastitom nahođenju izostaviti tranzitne točke i točke izvan teritorija Ugovornih stranaka.

2. Pravo koterminalizacije polaznih i odredišnih točaka na teritorijima Ugovornih stranaka, kao i tranzitnih točaka i točaka izvan podliježu sporazumu između zrakoplovnih vlasti Ugovornih stranaka.

3. Pravo imenovanih aviokompanija jedne Ugovorne stranke na prijevoz putnika, tereta i pošte između točaka na teritoriju druge Ugovorne stranke i točaka na teritoriju trećih zemalja (obavljanje prometnog prava pete slobode) podliježe sporazumu između zrakoplovnih vlasti Ugovornih stranaka.

СПОРАЗУМ

**ИЗМЕЋУ САВЈЕТА МИНИСТАРА
БОСНЕ И ХЕРЦЕГОВИНЕ**

И

ВЛАДЕ КРАЉЕВИНЕ БАХРЕИН

О УСЛУГАМА У ВАЗДУШНОМ ПРЕВОЗУ

САДРЖАЈ

Садржај	Стр.
Преамбула	3
Члан 1. Дефиниције	4/5
Члан 2. Примјенљивост Конвенције	5
Члан 3. Додјела права	5/6
Члан 4. Именовање авио-компаније и овлашћења за рад	6/7
Члан 5. Одузимање или суспендовање овлашћења за рад	7
Члан 6. Ослобађање од плаћања царинских и других накнада	8/9
Члан 7. Тарифе	9/10
Члан 8. Коришћење права	10
Члан 9. Примјена закона и прописа	11
Члан 10. Признавање увјерења и дозвола	11
Члан 11. Изнајмљивање	12
Члан 12. Безбједност путних докумената	12/13
Члан 13. Заштитне мјере	13/14
Члан 14. Неприхватљиви и недокументовани путници и депортована лица	14
Члан 15. Безбједност ваздушне пловидбе	14/15/16
Члан 16. Ваздухопловна безбједност	16/17/18
Члан 17. Комерцијалне активности	18/19
Члан 18. Достављање реда летења	19
Члан 19. Достављање статистичких података	20
Члан 20. Усклађивање са мултилатералном конвенцијом	20
Члан 21. Корисничке накнаде	20
Члан 22. Заштита животне средине	21
Члан 23. Консултације и измјене и допуне	21
Члан 24. Рјешавање спорова	22
Члан 25. Раскид Споразума	23
Члан 26. Регистрација у ICAO-у	23
Члан 27. Ступање на снагу	24
Распоред рута	25/26

СПОРАЗУМ

ИЗМЕЋУ САВЈЕТА МИНИСТАРА БОСНЕ И ХЕРЦЕГОВИНЕ

И

ВЛАДЕ КРАЉЕВИНЕ БАХРЕИН

О УСЛУГАМА У ВАЗДУШНОМ ПРЕВОЗУ

Савјет министара Босне и Херцеговине и Влада Краљевине Бахреин, у даљем тексту „Уговорне стране“, које су и стране у Конвенцији о међународном цивилном ваздухопловству, која је отворена за потписивање 7. децембра 1944. у Чикагу;

Желећи унапређивати међународни систем ваздухопловства заснован на конкурентности међу авио-компанијама на тржишту уз минимално уплитање држава;

Желећи олакшати ширење могућности у оквиру услуга у међународном ваздушном превозу;

Препознајући да ефикасне и конкурентне услуге у међународном ваздушном превозу унапређују трговину, добробит потрошача и економски раст;

Желећи омогућити авио-компанијама да понуде путницима разноврсне опције услуга и желећи појединачне авио-компаније охрабрити да развијају и примјењују иновативне и конкурентне цијене;

Желећи обезбиједити највиши степен безбједности ваздушне пловидбе и ваздухопловне безбједности у пружању услуга у међународном ваздушном превозу те потврђујући велику забринутост у вези са дјелима или пријетњама усмјереним против ваздухопловне безбједности ваздухоплова, што угрожава безбједност лица или имовине, неповољно утиче на извођење услуга у ваздушном превозу те поткопава повјерење јавности у

безбједност летења у цивилном ваздухопловству,

сагласиле су се о сљедећем:

ЧЛАН 1. ДЕФИНИЦИЈЕ

У сврху овог споразума, осим ако смисао другачије не налаже, изрази који се користе у овом споразуму имају сљедеће значење:

- а) израз „Конвенција“ означава Конвенцију о међународном цивилном ваздухопловству, која је отворена за потписивање 7. децембра 1944. године, и обухвата све анексе који су усвојени у складу са чланом (90) исте Конвенције и све измјене и допуне Анекса или Конвенције у складу са њеним члановима (90) и (94а), у мјери у којој су ти анекси и измјене и допуне примјенљиви за обе Уговорне стране;
- б) израз „ваздухопловне власти“ означава, у случају Савјета министара Босне и Херцеговине, Министарство комуникација и транспорта Босне и Херцеговине - Дирекцију за цивилно ваздухопловство Босне и Херцеговине, а у случају Владе Краљевине Бахреин, Одсјек за послове цивилног ваздухопловства или, у оба случаја, свако лице или орган који је овлашћен обављати било коју функцију коју у овом тренутку могу обављати горенаведене власти, или сличне функције;
- ц) израз „договорене услуге“ означава редовне услуге у међународном ваздушном превозу на рути или рутама наведеним у Анексу овог споразума у сврху превоза путника, пртљага, терета и поште;
- д) израз „именована авио-компанија“ означава сваку авио-компанију која је именована и овлашћена у складу са чланом 4. овог споразума;
- е) израз „утврђена рута“ означава руту која је утврђена у Анексу овог споразума;
- ф) израз „капацитет“ у смислу ваздухоплова означава корисну носивост тог ваздухоплова која је расположива на одређеној рути или дијелу руте, а у смислу „договорене услуге“ означава капацитет ваздухоплова који се користи за пружање те услуге, помножен фреквенцијом коју тај ваздухоплов изводи током датог периода на одређеној рути или дијелу руте;
- г) израз „територија“ има утврђено значење које је наведено у члану (2) Конвенције, а појмови „услуга у ваздушном превозу“, „услуга у

међународном ваздушном превозу“, „авио-компанија“ и „заустављање у несаобраћајне сврхе“ имају значења која су им дата у члану (96) Конвенције;

- х) израз „тарифа“ означава цијене које се плаћају за превоз путника, пртљага и терета те услове на основу којих се примјењују те цијене, укључујући провизије и друге додатне новчане накнаде за заступање или продају превозних докумената, али искључујући новчане накнаде и услове за превоз поште;
- и) израз „Анекс“ означава Анекс овог споразума са измјенама и допунама. Анекс чини дио Споразума тако да свака референца на Споразум укључује и референцу на Анекс, осим ако је другачије наведено;
- ј) изрази „земаљска опрема“, „залихе ваздухоплова“ и „резервни дијелови“ имају значења која су им дата у Анексу 9 Конвенције.

ЧЛАН 2.

ПРИМЈЕНЉИВОСТ КОНВЕНЦИЈЕ

Одредбе овог споразума подлијежу одредбама Конвенције у мјери у којој су те одредбе примјенљиве на услуге у међународном ваздушном превозу.

ЧЛАН 3.

ДОДЈЕЛА ПРАВА

1. Свака Уговорна страна додјељује другој Уговорној страни права наведена у овом споразуму у сврху пружања услуга у међународном ваздушном превозу на рутама наведеним у Распореду рута.
2. У складу са одредбама овог споразума, авио-компанија или авио-компаније које именује свака од Уговорних страна ужива(ју) следећа права:
 - а) право прелета без слијетања преко територије друге Уговорне стране;
 - б) право заустављања у несаобраћајне сврхе на територији друге Уговорне стране;
 - ц) укрцавање и искрцавање путника, терета и поште на територији

друге Уговорне стране, како је наведено у Распореду рута који се налази у прилогу овог споразума.

3. Ништа у ставу (2) овог члана неће указивати на могућност давања именованој авио-компанији/авио-компанијама једне Уговорне стране привилегије да на територији друге Уговорне стране за новчану накнаду укрцава путнике, терет и пошту са одредиштем у некој другој тачки на територији друге Уговорне стране.
4. Ако услјед оружаног сукоба, природних катастрофа, политичких поремећаја или реметилачких догађаја именована авио-компанија једне Уговорне стране није у стању да своју услугу обави на уобичајеним рутама, друга Уговорна страна ће уложити највећи могући напор да омогући наставак обављања те услуге кроз одговарајућа преусмјерења тих рута.

ЧЛАН 4.

ИМЕНОВАЊЕ АВИОКОМПАНИЈЕ И ОВЛАШЋЕЊА ЗА РАД

1. Ваздухопловна власт сваке од Уговорних страна има право да именује једну или више авио-компанија за извођење договорених услуга, као и да повуће или измијени именовање било које такве авио-компаније или да претходно именовану авио-компанију замијени другом. Таква именовања и њихове измјене у писаном облику врши ваздухопловна власт Уговорне стране која је именовала авио-компанију ваздухопловној власти друге Уговорне стране.
2. По пријему обавјештења о именовању, односно замјени или његовој измјени те по захтјеву именованих авио-компанија у облику и на начин како је прописано, друга Уговорна страна додјељује одговарајућа оперативна овлашћења уз минимално процедурално кашњење, под условом да:
 - а) је већина власништва и стварна контрола над том авио-компанијом у рукама Уговорне стране која именује ту авио-компанију или држављане те Уговорне стране или обоје или да је главно мјесто пословања смјештено на њеној територији;
 - б) су именоване авио-компаније квалификоване да испуне услове прописане законима и прописима који се уобичајено примјењују на услуге у међународном ваздушном превозу које пружа Уговорна страна која разматра захтјев или захтјеве;

- ц) Уговорна страна која именује авио-компанију одржава и примјењује стандарде утврђене у члану 15. и члану 16.
3. Када је авио-компанија именована и овлашћена на одговарајући начин, она може у било које вријеме почети да пружа договорене услуге у цјелини или дјелимично, под условом да је ред летења утврђен у складу са чланом 18. овог споразума у погледу таквих услуга.

ЧЛАН 5.

ОДУЗИМАЊЕ ИЛИ СУСПЕНДОВАЊЕ ОВЛАШЋЕЊА ЗА РАД

1. Ваздухопловна власт сваке од Уговорних страна има право да, у погледу авио-компанија које је именovala друга Уговорна страна, одузме, суспендује или ограничи овлашћење за рад у случају да:
- а) већина власништва и стварна контрола над том авио-компанијом није у рукама Уговорне стране која именује ту авио-компанију или њене држављане или обоје или у случају да главно мјесто пословања није смјештено на њеној територији;
 - б) та авио-компанија није постигла усклађеност са законима и прописима наведеним у члану 9. овог споразума;
 - ц) друга Уговорна страна не одржава нити примјењује стандарде утврђене у члану 15. и члану 16.
2. Осим ако је неопходно одмах дјеловати да би се спријечиле даље неусклађености са подставом 1б овог члана, права утврђена овим чланом користе се само након консултација са ваздухопловном влашћу друге Уговорне стране, како је наведено у члану 23. овог споразума.
3. Без обзира на став (1) и (2) овог члана, свака од Уговорних страна задржава право, у изузетним околностима или током периода хитног стања или у интересу јавне безбједности, и са тренутним дејством, да привремено ограничи или забрани летење изнад своје територије и слијетање на своје аеродроме.

ЧЛАН 6.**ОСЛОБАЂАЊЕ ОД ПЛАЋАЊА ЦАРИНСКИХ И ДРУГИХ
НАКНАДА**

1. Ваздухоплови којим се изводе летови у међународном ваздушном превозу а којим управљају авио-компаније било које Уговорне стране, као и њихова редовна опрема, залихе горива и мазива те потрештина за ваздухоплов које укључују храну, пиће и дуван који се налазе унутар таквог ваздухоплова, ослобођени су свих царинских такси, инспекцијских накнада и других сличних новчаних оптерећења по доласку на територију друге Уговорне стране, под условом да та опрема и залихе остану у ваздухоплову до времена када се поново извезу или се искористе на дијелу путовања који се изводи изнад те територије.
2. Залихе горива, мазива, резервних дијелова, редовне опреме и потрештина за ваздухоплов које на територију једне Уговорне стране унесе именована авио-компанија друге Уговорне стране или буду унесене у име те авио-компаније или буду унесене у ваздухоплов којим управља таква именована авио-компанија са искључивом намјеном да буду коришћени у пружању услуга у међународном ваздушном превозу, ослобођене су свих царинских такси пореза који важе на територији прве Уговорне стране, чак и када ће те залихе бити коришћене на дијелу путовања који се изводи изнад територије Уговорне стране на којој су унесене у ваздухоплов. За горенаведене материјале могуће је да буду задржани под царинским надзором и контролом.
3. Редовна опрема, резервни дијелови, потрештине за ваздухоплов и залихе горива и мазива које буду задржане у ваздухоплову било које Уговорне стране могу да се истоваре на територији друге Уговорне стране само уз одобрење царинских органа те Уговорне стране који могу да захтијевају да се ти материјали ставе под њихов надзор до тренутка када буду поново извезени или на неки други начин уклоњени у складу са царинским прописима.
4. Над путницима, пртљагом и теретом у директном транзиту преко територије једне од Уговорних страна који не напуштају дио аеродрома који је резервисан за ту намјену спроводи се искључиво поједностављена контрола. Пртљаг и терет у директном транзиту ослобођени су царинских такси и других сличних пореза.
5. Ослобођени свих царинских такси и/или пореза биће, на бази реципроцитета, званични документи који носе ознаку авио-

компаније/авио-компанија као што су ознаке за пртљаг, авио-карте, товарни листови, карте за укрцавање, ред летења те канцеларијска и опрема за комуникацију са земљом који су увезени на територију сваке Уговорне стране са циљем да их користи искључиво именована авио-компанија друге Уговорне стране.

ЧЛАН 7. ТАРИФЕ

1. Свака од Уговорних страна дозвољава да свака именована авио-компанија утврди тарифе за услуге у ваздушном превозу на бази комерцијалних кретања на тржишту. Интервенције које може да направи Уговорна страна ограничене су на:
 - а) спречавање тарифа чија примјена представља противконкурентско понашање које је изазвало или ће вјероватно да изазове или му је намјера да изазове слабљење конкурента или искључивање конкурента са одређене руте;
 - б) заштиту потрошача од тарифа које су неразумно високе или рестриктивне због злоупотребе доминантног положаја;
 - ц) заштиту именованих авио-компанија од тарифа које су вјештачки ниске.
2. Не захтијева се достављање информација о тарифама за услуге у међународном ваздушном превозу између територија Уговорних страна. Без обзира на претходно наведено, именоване авио-компаније Уговорних страна дужне су наставити да омогућавају непосредан приступ, на захтјев, информацијама о раније коришћеним, постојећим и предложеним тарифама ваздухопловним властима Уговорних страна на начин и у облику који је прихватљив тим ваздухопловним странама.
3. Ниједна Уговорна страна неће предузимати једностране мјере за спречавање увођења или настављања тарифе за коју је предложено да се наплаћује или коју наплаћује именована авио-компанија било које Уговорне стране за услуге у међународном ваздушном превозу. Ако нека од Уговорних страна вјерује да било која таква тарифа није у складу са кретањима наведеним у ставу (1) овог члана, затражиће консултације и другу Уговорну страну обавијестити о разлозима свог незадовољства у што скоријем року. Ове консултације неће трајати дуже од 30 (тридесет) дана након пријема захтјева, а Уговорне стране ће сарађивати у прибављању информација неопходних за разумно рјешавање тог питања.

Ако Уговорне стране постигну договор о тарифи за коју је упућено обавјештење о незадовољству, свака од Уговорних страна је дужна да уложи највећи могући напор да се тај договор спроведе. Ако се таквим узајамним договором не утврди другачије, тарифа ступа на снагу и остаје на снази.

ЧЛАН 8.

КОРИШЋЕЊЕ ПРАВА

1. Именована авио-компанија сваке од Уговорних страна има непристрасну и једнаку могућност обављања договорених услуга укрцаја на територији једне Уговорне стране и искрцаја на територији друге Уговорне стране, или обрнуто, а сматраће допунским укрцај или искрцај на територији друге Уговорне стране од и до одређених тачака на рути. При обезбјеђивању капацитета за превоз при укрцају на територији друге Уговорне стране и искрцају на тачкама на утврђеним рутама, или обрнуто, именована авио-компанија сваке од Уговорних страна узима у обзир примарни интерес именоване авио-компаније друге Уговорне стране у погледу саобраћаја на начин да не утиче непрописно на тај интерес другонаведене авио-компаније.
2. Договорене услуге које пружа именована авио-компанија сваке од Уговорних страна уско су повезане са захтјевима јавности у погледу превоза на утврђеним рутама и свака за свој примарни циљ има обезбјеђивање капацитета који је адекватан за задовољавање потражње за превозом путника, терета и поште који су укрцани или искрцани на територији Уговорне стране која је именовала авио-компанију.
3. Предуслови за превоз путника, терета и поште укрцаних на територији друге Уговорне стране и искрцаних на тачкама у трећим земљама на утврђеним рутама, или обрнуто, обезбјеђују се у складу са општим принципом да је капацитет повезан са:
 - а) захтјевима саобраћаја укрцајног или искрцајног на територији Уговорне стране која је именовала авио-компанију;
 - б) захтјевима саобраћаја у области кроз коју пролази авио-компанија, након што се узму у обзир друге услуге у ваздушном превозу које су утврдиле авио-компаније из држава из те области;
 - ц) захтјевима економије размјера кроз операције авио-компанија.

ЧЛАН 9.

ПРИМЈЕНА ЗАКОНА И ПРОПИСА

1. Закони и прописи једне Уговорне стране који уређују улазак на и одлазак са њене територије ваздухоплова укључених у међународну ваздушну пловидбу или летова таквих ваздухоплова преко те територије примјењују се на именовану авио-компанију друге Уговорне стране.
2. Закони и прописи једне Уговорне стране који уређују улазак, боравак на и одлазак са њене територије путника, посаде, пртљага, терета или поште, као што су формалности у погледу уласка, изласка, емиграције и имиграције, као и царине, здравља и карантина, примјењују се на путнике, посаду, пртљак, терет и пошту коју превозе ваздухопловн именоване авио-компаније друге Уговорне стране док се налазе у оквиру наведене територије.
3. Ниједна Уговорна страна не може дати било какву предност сопственој авио-компанији у односу на именовану авио-компанију друге Уговорне стране при примјени закона и прописа наведених у овом члану.

ЧЛАН 10.

ПРИЗНАВАЊЕ УВЈЕРЕЊА И ДОЗВОЛА

1. Увјерења о пловидбености, увјерење о оспособљености и дозволе које је издала или овјерила једна Уговорна страна, и која су још на снази, признаје као важеће друга Уговорна страна у сврху извођења операција на рутама и пружања услуга наведених у овом споразуму, под условом да су захтјеви под којим су увјерења или дозволе издате или овјерене једнаки или виши од минималних стандарда који су утврђени или могу бити утврђени у складу са Конвенцијом.
2. Свака од Уговорних страна задржава право да, у сврху летова изнад своје територије, одбије признати увјерења о оспособљености и дозволе које је властитим држављанима издала или овјерила друга Уговорна страна или било која друга држава.

ЧЛАН 11. **ИЗНАЈМЉИВАЊЕ**

1. Свака Уговорна страна може да спријечи употребу изнајмљених ваздухоплова за услуге из овог споразума које не задовољавају услове из члана 15. (Безбједност ваздушне пловидбе) и члана 16. (Ваздухопловна безбједност) овог споразума.
2. У складу са ставом (1) овог члана, именоване авио-компаније сваке од Уговорних страна могу да користе ваздухоплове изнајмљене од других авио-компанија, под условом да су сви учесници у таквим аранжманима одговарајуће олашћени и да испуњавају захтјеве који се примјењују на такве аранжмане.
3. У складу са ставом (1) овог члана, именоване авио-компаније сваке од Уговорних страна могу да користе ваздухоплове (или ваздухоплове и посаду) изнајмљене од било које компаније, укључујући друге авио-компаније, под условом да то не доведе до тога да авио-компанија која је најмодавац не користи саобраћајна права која нема.

ЧЛАН 12. **БЕЗБЈЕДНОСТ ПУТНИХ ДОКУМЕНАТА**

У складу са националним законима и прописима, обје Уговорне стране су сагласне да:

- а) ће усвојити мјере којим ће се омогућити безбједност њњихових пасоша и других путних докумената;
- б) ће успоставити контролу законите израде, издавања, провјере и коришћења пасоша и других путних докумената те идентификационих докумената које издаје та Уговорна страна или који се издају у њено име;
- ц) ће утврдити и побољшати процедуре којим се обезбјеђује да путни и идентификациони документи које издаје буду таквог квалитета да не могу бити лако злоупотређљени и да не могу без муке бити незаконито измијењени, копирани или издати;
- д) ће своје пасоше и друге путне документе издавати у складу са стандардом и препорученим праксама ИСАО-а за путне документе;

- е) ће размјењивати оперативне податке о фалсификованим или кривотвореним путним документима и сарађивати са циљем јачања отпорности на преваре са путним документима, укључујући фалсификовање и кривотворење путних докумената, употребу фалсификованих или кривотворених путних докумената, употребу важећих путних докумената од стране крадљиваца идентитета, злоупотребу аутентичних путних докумената од стране пуноправних ималаца тих докумената при помагању у чињењу прекршаја, употребу истеклих или поништених путних докумената и употребу преваром прибављених путних докумената.

ЧЛАН 13.

ЗАШТИТНЕ МЈЕРЕ

1. Уговорне стране сагласне су да се следећа пракса авио-компанија може сматрати могућом непоштеном конкурентском праксом која може да доведе до детаљнијег испитивања:
 - а) наплата карата и накнада на рутама на нивоу који је свеукупно недовољан да покрије трошкове пружања услуга на које се односе;
 - б) повећање прекомјерног капацитета или фреквенције услуга;
 - ц) предметна пракса је континуирана умјесто да буде привремена;
 - д) пракса која има озбиљан економски ефекат на другу авио-компанију или јој причињава значајну штету;
 - е) пракса која доводи до слабљења, искључивања или истјеривања друге авио-компаније са тржишта;
 - ф) понашање које указује на злоупотребу доминантног положаја на рути.
2. Ако ваздухопловне власти једне Уговорне стране сматрају да би операција или операције које изводе или намјеравају да изводе именоване авио-компаније друге Уговорне стране могле да представљају непоштено конкурентско понашање у складу са показатељима наведеним у ставу (1) овог члана, те ваздухопловне власти могу да затраже консултације у складу са чланом 23. (Консултације и измјене и допуне) овог споразума са циљем рјешавања проблема. Сваки такав захтјев прати обавјештење о разлозима за захтјев, а консултације почињу у року од 30 (тридесет) дана од захтјева.

3. Ако Уговорне стране не постигну рјешење проблема кроз консултације, било која од Уговорних страна може да покрене механизам за рјешавање спорова из члана 24. (Рјешавање спорова) овог споразума са циљем рјешавања спора.

ЧЛАН 14.

НЕПРИХВАТЉИВИ И НЕДОКУМЕНТОВАНИ ПУТНИЦИ И ДЕПОРТОВАНА ЛИЦА

1. Свака Уговорна страна сагласна је да се успоставе дјелотворне контроле граница.
2. У том погледу, свака Уговорна страна сагласна је да спроведе Стандарде и препоручену праксу из Анекса 9 (Олакшице) Конвенције у вези са неприхватљивим и недокументованим путницима и депортованим лицима са циљем да се унаприједи сарадња у борби против илегалне миграције.
3. У складу са горенаведеним циљевима, све Уговорне стране сагласне су да објаве или прихвате, у зависности од случаја, писмо које се односи на „преваром прибављене, фалсификоване или кривотворене путне документе или оригиналне документе које предоче крадљивци идентитета“, како је наведено у Додатку (б) Анекса 9 Конвенције, када предузимају радње из одговарајућег става у Поглављу (3) Анекса у погледу одузимања преваром прибављених, фалсификованих или кривотворених путних докумената.

ЧЛАН 15.

БЕЗБЈЕДНОСТ ВАЗДУШНЕ ПЛОВИДБЕ

1. Свака од Уговорних страна може у сваком тренутку да затражи консултације у вези са стандардима безбједности ваздушне пловидбе у било којој области која се односи на летачку посаду, ваздухоплове или њихове операције, а које је усвојила друга Уговорна страна. Такве консултације ће бити одржане у року од 30 (тридесет) дана од захтјева.
2. Ако, након таквих консултација, једна Уговорна страна открије да друга Уговорна страна не одржава и примјењује ефективно стандарде безбједности ваздушне пловидбе у било којој од тих области којн су бар

једнаки минималним стандардима које у том тренутку прописује Конвенција, прва Уговорна страна обавјештава другу Уговорну страну о тим налазима и корацима које сматра неопходним за испуњавање таквих минималних стандарда како би друга Уговорна страна могла да предузме одговарајуће корективне мјере. Ако друга Уговорна страна не предузме одговарајуће мјере у року од 15 (петнаест) дана или у дужем периоду који евентуално буде договорен, то представља основу за суспендовање овлашћења за рад.

3. Без обзира на обавезу из члана 33. Конвенције, договорено је да било који ваздухоплов којим управља авио-компанија/е једне Уговорне стране или који је под уговором о закупу у име такве авио-компаније, на летовима ка или са територије друге Уговорне стране, може, док се налази унутар територије друге Уговорне стране, да буде предметом испитивања овлашћених представника друге Уговорне стране, у и око ваздухоплова, са циљем провјере важења докумената ваздухоплова и докумената посаде те видљивог стања ваздухоплова и његове опреме (у овом члану се то назива „инспекција на платформи“), под условом да не доводи до неоправданог кашњења.
4. Ако таква инспекција на платформи или низ инспекција на платформи доведе до:
 - а) озбиљне забринутости да ваздухоплов или извођење операција ваздухопловом не испуњава минималне стандарде које у том тренутку прописује Конвенција или
 - б) озбиљне забринутости да не постоји ефективно одржавање и примјењивање стандарда безбједности ваздушне пловидбе које у том тренутку прописује Конвенција,

Уговорна страна која спроводи инспекцију има слободу, у смислу члана 33. Конвенције, закључити да захтјеви по којим су издата или овјерена увјерења или дозволе у вези са тим ваздухопловом или у вези са посадом тог ваздухоплова или да захтјеви по којим се изводе операције тим ваздухопловом нису једнаки или већи од минималних стандарда утврђених у складу са Конвенцијом.

5. У случају да је приступ ради спровођења инспекције ваздухоплова на платформи којим управља авио-компанија једне од Уговорних страна у складу са ставом (3) овог члана ускратио представник те авио-компаније, друга Уговорна страна има слободу закључити да постоји озбиљна забринутост у складу са ставом (4) овог члана и извући закључке на које упућује тај став.

6. Све Уговорне стране задржавају право да одмах суспендују или пониште овлашћење за рад авио-компаније друге Уговорне стране у случају да прва Уговорна страна закључи, на основу резултата инспекције на платформи, низа инспекција на платформи, ускраћеног приступа спровођењу инспекције на платформи, консултација или по другој основи, да је без одлагања неопходно спровести мјере у циљу безбједности рада авио-компаније.
7. Свака мјера коју предузме једна Уговорна страна у складу са ставовима (2) и (6) овог члана поништава се након што престане постојати основа за њено предузимање.

ЧЛАН 16.

ВАЗДУХОПЛОВНА БЕЗБЈЕДНОСТ

1. У складу са својим обавезама по међународном праву, Уговорне стране потврђују да њихова међусобна обавеза да штите безбједност цивилног ваздухопловства од дјела незаконитог ометања чини дио овог споразума. Не ограничавајући општи карактер својих права и обавеза по међународном праву, Уговорне стране дјелују посебно у складу са одредбама Конвенције о кривичним дјелима и неким другим дјелима почињеним у ваздухоплову, која је потписана 14. септембра 1963. у Токију, Конвенције о сузбијању незаконите отмице ваздухоплова, потписане 16. децембра 1970. у Хагу, те Конвенције о сузбијању незаконитих насилних дјела усмјерених против безбједности ваздушне пловидбе у цивилном ваздухопловству, која је потписана 23. септембра 1971. у Монтреалу, њеног допунског Протокола за сузбијање незаконитих насилних дјела на аеродромима који опслужују међународно цивилно ваздухопловство, потписаног 24. фебруара 1988. у Монтреалу, као и у складу са сваком другом конвенцијом и протоколом који се односе на безбједност цивилног ваздухопловства, а којих се придржавају обје Уговорне стране.
2. Уговорне стране, на захтјев, пружају сву потребну помоћ у спречавању дјела незаконите отмице цивилног ваздухоплова и других незаконитих дјела усмјерених против безбједности таквих ваздухоплова, њихових путника и посаде, аеродрома и објеката за ваздушну навигацију те било каквих других пријетњи по безбједност цивилног ваздухопловства.
3. Уговорне стране у оквиру својих узајамних односа дјелују у складу са

одредбама о ваздухопловној безбједности које је утврдио ИСАО и које су обједињене у Анекс Конвенције те захтијевају да оператори ваздухоплова њихове регистрације или оператори ваздухоплова чије се главно мјесто пословања или стално сједиште налази на њиховој територији дјелују у складу са тим одредбама о ваздухопловној безбједности. Уговорне стране обавјештавају једна другу о било каквим разликама међу њиховим националним законима, прописима и праксама те ваздухопловно-безбједносним стандардима наведеним у анексима Конвенције. Свака Уговорна страна може у било којем тренутку да захтијева хитне консултације са другом Уговорном страном у циљу разматрања било које такве разлике.

4. Свака Уговорна страна је сагласна да се од оператора захтијева поштовање одредбе о ваздухопловној безбједности наведене у ставу (3) овог члана, а које друга Уговорна страна захтијева у смислу уласка на територију/одласка са територије или током боравка на територији те друге Уговорне стране. Свака Уговорна страна обезбјеђује ефективну примјену одговарајућих мјера у оквиру своје територије ради заштите ваздухоплова и прегледа путника, посаде, ручног пртљага, пртљага, терета и потрепштине за ваздухоплов прије и током укрцавања или уговара. Свака Уговорна страна се обавезује да са разумијевањем размотри сваки захтјев друге Уговорне стране у погледу разумних посебних безбједносних мјера са циљем рјешавања одређене пријетње.
5. Када дође до инцидента или пријетње незаконитом отмицом цивилног ваздухоплова или других незаконитих дјела усмјерених против безбједности таквих ваздухоплова, њихових путника и посаде, ваздухопловне власти обију Уговорних страна олакшавају комуникацију и друге одговарајуће мјере са циљем брзог и безбједног рјешавања таквог инцидента или пријетње.
6. Свака Уговорна страна има право да, у року од 60 (шездесет) дана од обавјештења упућеног својој ваздухопловној власти, на територији друге Уговорне стране изврши процјену безбједносних мјера које спроводе или планирају да спроводе оператори ваздухоплова у погледу летова који долазе са територије или одлазе ка територији прве Уговорне стране. Административни аранжмани за спровођење таквих процјена договарају се између ваздухопловних власти и реализују се без одлагања како би се обезбиједило брзо спровођење процјена.
7. Када једна од Уговорних страна има оправдан разлог вјеровати да је друга Уговорна страна одступила од одредаба овог члана, прва Уговорна

страна може да захтијева консултације. Такве консултације морају да почну у року од 30 (тридесет) дана од пријема таквог захтјева од било које Уговорне стране. Непостизањем задовољавајућег договора у року од 30 (тридесет) дана од почетка консултација задржава се основ за ускраћивање, поништавање, суспендовање овлашћења или наметање услова за овлашћења авио-компаније или авио-компанија које је именовала друга Уговорна страна. Када је то оправдано због хитности случаја или да би се спријечила даља неусклађеност са одредбама овог члана, прва Уговорна страна може у било којем тренутку да предузме привремене мјере.

ЧЛАН 17.

КОМЕРЦИЈАЛНЕ АКТИВНОСТИ

1. У складу са законима и прописима сваке од Уговорних страна, свака Уговорна страна даје именованој авио-компанији или авио-компанијама друге Уговорне стране право да на својој територији продаје и на тржиште пласира услуге у међународном ваздушном превозу и припадајуће производе, укључујући и право на оснивање канцеларија, на интернету и ван интернета.
2. Уговорне стране су сагласне да се Системом за резервације путем рачунара (CRS), на њиховим односним територијама, управља на начин да се:
 - а) интереси корисника производа у ваздушном превозу заштите од било какве злоупотребе података из CRS-а, као и од обмањујућих информација о истом;
 - б) кодекс понашања у вези са CRS-ом који је усвојио ICAO примјењује на дистрибуцију производа међународних услуга за путнике и терет.
3. Свака од Уговорних страна дозвољава именованој авио-компанији или авио-компанијама друге Уговорне стране да:
 - а) на своју територију доводи и одржава ненационално особље које обавља менаџерски, комерцијални, технички и оперативни посао на пружању услуга у ваздушном превозу, у складу са законима и прописима државе која прима то особље, а у вези са њиховим уласком, боравком и запослењем;

- б) користи услуге и особље било које друге фирме, организације или авио-компаније која своју дјелатност обавља на њеној територији и која је овлашћена да пружа такве услуге.
4. Свака од Уговорних страна дозвољава именованој авио-компанији или авио-компанијама друге Уговорне стране да на њеној територији подмирује локалне трошкове, укључујући куповину горива, у локалној валути или у било којој слободно конвертибилној валути по избору авио-компаније.
5. Свака од Уговорних страна дозвољава именованој авио-компанији или авио-компанијама друге Уговорне стране да, на захтјев, конвертује и дозначи у иностранство у државу по избору авио-компаније све локалне приходе од продаје услуга у ваздушном превозу, који су директно повезани са ваздушним превозом, који преостану након локално исплаћених износа, уз омогућену конверзију и дознаку, одмах, без ограничења или дискриминације истих, по курсу који важи на дан конверзије и дознаке.

ЧЛАН 18.

ДОСТАВЉАЊЕ РЕДА ЛЕТЕЊА

Колико је могуће раније, али не мање од 30 (тридесет) дана прије увођења договорене услуге или њене измјене, или у року од 30 (тридесет) дана након пријема захтјева од ваздухопловних власти, именована авио-компанија једне Уговорне стране доставља ваздухопловним властима друге Уговорне стране информације о природи услуге, распоредима летења, типовима ваздухоплова са обезбијеђеним капацитетом за сваку од наведених рута те све друге информације које могу бити потребне како би се ваздухопловне власти друге Уговорне стране увјериле да се захтјеви из овог споразума прописно поштују.

ЧЛАН 19.

ДОСТАВЉАЊЕ СТАТИСТИЧКИХ ПОДАТАКА

Ваздухопловне власти сваке од Уговорних страна достављају ваздухопловним властима друге Уговорне стране, на њихов захтјев, периодичне или друге статистичке изводе, у складу са уобичајеним потребама. Један такав извод обухвата све информације које су неопходне да се утврди обим саобраћаја који

обављају именоване авио-компаније у извођењу договорених услуга, као и исходишта и одредишта тог саобраћаја.

ЧЛАН 20.

УСКЛАЂЕНОСТ СА МУЛТИЛАТЕРАЛНОМ КОНВЕНЦИЈОМ

У случају да на снагу ступи општа мултилатерална конвенција о ваздушном превозу коју прихвате Уговорне стране, одредбе такве конвенције би требале да имају предност. Свака расправа са циљем да се утврди у којој мјери су одредбе мултилатералне конвенције укинуле, замијениле, измијениле или допуниле овај споразум одржаће се у складу са одговарајућим члановима овог споразума.

ЧЛАН 21.

КОРИСНИЧКЕ НАКНАДЕ

1. Ниједна Уговорна страна неће увести нити дозволити да се уведу именованој авио-компанији/авио-компанијама друге Уговорне стране корисничке накнаде веће од оних које су уведене сопственим авио-компанијама које пружају сличне услуге у међународном ваздушном превозу.
2. Свака од Уговорних страна ће у складу са потребама подстицати одржавање консултација о корисничким накнадама између својих надлежних наплатних органа и авио-компанија које користе услуге и средства која пружају ти наплатни органи, путем представничких организација именованих авио-компанија. Кориснике би требало у разумном року обавијестити о сваком приједлогу за измјену корисничких накнада како би им се омогућило да изразе своје ставове прије него што се спроведу измјене. Уговорне стране се обавезују да додатно подстичу наплатне органе и кориснике да размјењују одговарајуће информације у вези са корисничким накнадама.

ЧЛАН 22.

ЗАШТИТА ЖИВОТНЕ СРЕДИНЕ

Обје Уговорне стране подржавају потребу за заштитом животне средине кроз промовисање одрживог развоја ваздухопловства. Уговорне стране су сагласне да се у погледу операција које се изводе између њихових територија придржавају Анекса 16 Конвенције и постојеће политике и смјерница ИСАО-а о заштити животне средине.

ЧЛАН 23.

КОНСУЛТАЦИЈЕ И ИЗМЈЕНЕ И ДОПУНЕ

1. У духу блиске сарадње, двије Уговорне стране или њихове ваздухопловне власти се с времена на вријеме узајамно консултују са циљем обезбјеђења спровођења и задовољавајућег поштовања одредаба овог споразума и његовог Анекса.
2. Такве консултације почињу у року од 30 (тридесет) дана од датума захтјева, осим ако тај рок договорно продуже ваздухопловне власти обију Уговорних страна.
3. Свака од Уговорних страна има право у било којем тренутку да затражи консултације са другом Уговорном страном у циљу измјена и допуна одредаба овог споразума.
4. Свака од Уговорних страна, у складу са својим уставним процедурама, ратификује измјене и допуне које се односе на одредбе овог споразума. Тако договорене измјене и допуне ступају на снагу у року од 30 (тридесет) дана од датума када су обје Уговорне стране размијениле дипломатске ноте којима се такви уставни захтјеви потврђују.
5. Било какве измјене и допуне Анекса могу се, директно и у писаној форми, договорити између надлежних ваздухопловних власти Уговорних страна и оне ступају на снагу након размјене дипломатских нота којима се такве измјене потврђују.

ЧЛАН 24.

РЈЕШАВАЊЕ СПОРОВА

1. У случају било каквог спора између Уговорних страна који се односи на тумачење или примјену овог споразума Уговорне стране ће настојати спор ријешити путем преговора.
2. Ако Уговорне стране не постигну рјешење спора путем преговора, могу се сагласити да спор упуте на одлучивање арбитра или се спор, на захтјев било које од Уговорних страна, може упутити на одлучивање трибуналу од три арбитра, од којих по једног именује свака од Уговорних страна, а трећег именују та два која су тако постављена. Свака од Уговорних страна именује арбитра у року од 60 (шездесет) дана од дана када било која од Уговорних страна од друге прими обавјештење путем дипломатских канала у којем се тражи арбитража спора, а трећи арбитар се именује у року од додатних 30 (тридесет) дана. Ако било која од Уговорних страна не именује арбитра у наведеном року или ако трећи арбитар није именован у наведеном року, председник Савјета ИСАО-а може на захтјев било које Уговорне стране поставити арбитра или арбитра, у зависности од случаја. У таквом случају, трећи арбитар ће бити држављанин одређене треће државе, дјеловаће као председник трибунала и одредиће мјесто одржавања арбитраже. Ако председник сматра да је држављанин државе која се не може сматрати неутралном у односу на спор, именовање доноси најстарији потпредседник који није дисквалификован по том основу. Арбитражни трибунал своје одлуке доноси већином гласова.
3. Свака од Уговорних страна сноси трошкове арбитра којег је именovala, као и трошкове свог заступања у арбитражном поступку. Трошкове председника и све друге трошкове сnose Уговорне стране у једнаким износима.
4. Уговорне стране се обавезују да ће поштовати сваку одлуку која буде донесена у складу са ставом (2) овог члана.
5. Ако и све док било која од Уговорних страна не испоштује било коју одлуку по ставу (2) овог члана, друга Уговорна страна може да ограничи, ускрати или поништи привилегије које је додијелила по основу овог споразума Уговорној страни која крши прописано или именованој авио-компанији која крши прописано.

ЧЛАН 25.

РАСКИД СПОРАЗУМА

1. Било која од Уговорних страна може, у било којем тренутку, дипломатским каналима послати писано обавјештење другој Уговорној страни о својој одлуци да раскине овај споразум. Такво обавјештење се истовремено доставља и ИСАО-у.
2. У том случају, овај споразум ће бити раскинут 12 (дванаест) мјесеци од датума када друга Уговорна страна прими обавјештење, осим ако обавјештење о раскиду буде повучено међусобним договором прије истека овог периода. У одсуству потврде да је друга Уговорна страна примила обавјештење, сматра се да је обавјештење примљено 14 (четрнаест) дана након што то обавјештење прими ИСАО.

ЧЛАН 26.

РЕГИСТРАЦИЈА У ИСАО-у

Овај споразум и све његове измјене и допуне региструју се у Међународној организацији за цивилно ваздухопловство.

ЧЛАН 27.
СТУПАЊЕ НА СНАГУ

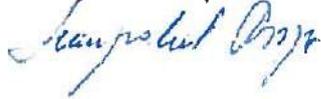
Овај споразум ступа на снагу 30 (тридесет) дана након што Уговорне стране обавијесте једна другу размјеном дипломатских нота да су испуњени уставни захтјеви Уговорних страна у вези са ступањем на снагу овог споразума.

У ЗНАК ПРИХВАТАЊА НАВЕДЕНОГ, доље потписани, ваљано овлашћени од својих влада, потписали су овај споразум.

Потписано у Манами, Краљевина Бахреин, дана ~~09. Nov 2022~~ у по два примјерка на арапском, босанском, хрватском, српском и енглеском језику, при чему су сви текстови једнако аутентични, с тим да у случају размимоилажења у тумачењу предност има текст на енглеском језику.

ЗА САВЈЕТ МИНИСТАРА

БОСНЕ И ХЕРЦЕГОВИНЕ



ЗА ВЛАДУ

КРАЉЕВИНЕ БАХРЕИН



АНЕКС
РАСПОРЕД РУТА
РАСПОРЕД 1

Руте на којим ће летове изводити именована авио-компанија/авио-компаније Краљевине Бахреин:

Од	До	Транзитне тачке	Тачке изван
Тачке у Краљевини Бахреин	Тачке у Босни и Херцеговини	Договара се између надлежних ваздухопловних органа	Договара се између надлежних ваздухопловних органа

РАСПОРЕД 2

Руте на којим ће летове изводити именована авио-компанија/авио-компаније Босне и Херцеговине:

Од	До	Транзитне тачке	Тачке изван
Тачке у Босни и Херцеговини	Тачке у Краљевини Бахреин	Договара се између надлежних ваздухопловних органа	Договара се између надлежних ваздухопловних органа

Напомене:

1. Транзитне тачке и тачке изван територија Уговорних страна подлијежу споразуму између ваздухопловних власти Уговорних страна. Именоване авио-компаније Уговорних страна могу да по властитом нахођењу изоставе

транзитне тачке и тачке изван територија Уговорних страна.

2. Право котерминализације полазних и одредишних тачака на територијама Уговорних страна, као и транзитних тачака и тачака изван подлијежу споразуму између ваздухопловних власти Уговорних страна.

3. Право именованих авио-компанија једне Уговорне стране на превоз путника, терета и поште између тачака на територији друге Уговорне стране и тачака на територији трећих земаља (обављање саобраћајног права пете слободе) подлијеже споразуму између ваздухопловних власти Уговорних страна.

ili ovjerila jedna Ugovorna strana, i koja su još na snazi, priznaje kao važeće druga Ugovorna strana u svrhu izvođenja operacija na rutama i pružanja usluga navedenih u ovom sporazumu, pod uvjetom da su zahtjevi pod kojim su uvjerenja ili dozvole izdate ili ovjerene jednaki ili viši od minimalnih standarda koji su utvrđeni ili mogu biti utvrđeni u skladu sa Konvencijom.

2. Svaka od Ugovornih strana zadržava pravo da, u svrhu letova iznad svoje teritorije, odbije priznati uvjerenja o osposobljenosti i dozvole koje je vlastitim državljanima izdala ili ovjerila druga Ugovorna strana ili bilo koja druga država.

ČLAN 11. IZNAJMLJIVANJE

1. Svaka Ugovorna strana može spriječiti upotrebu iznajmljenih zrakoplova za usluge iz ovog sporazuma koje ne zadovoljavaju uvjete iz člana 15. (Sigurnost zračne plovidbe) i člana 16. (Zrakoplovna sigurnost) ovog sporazuma.
2. U skladu sa stavom (1) ovog člana, imenovane aviokompanije svake od Ugovornih strana mogu koristiti zrakoplove iznajmljene od drugih aviokompanija, pod uvjetom da su svi učesnici u takvim aranžmanima odgovarajuće ovlašteni i da ispunjavaju zahtjeve koji se primjenjuju na takve aranžmane.
3. U skladu sa stavom (1) ovog člana, imenovane aviokompanije svake od Ugovornih strana mogu koristiti zrakoplove (ili zrakoplove i posadu) iznajmljene od bilo koje kompanije, uključujući druge aviokompanije, pod uvjetom da to ne dovede do toga da aviokompanija koja je najmodavac ne koristi prometna prava koja nema.

ČLAN 12. SIGURNOST PUTNIH DOKUMENATA

U skladu sa nacionalnim zakonima i propisima, obje Ugovorne strane su saglasne da:

- a) će usvojiti mjere kojim će se omogućiti sigurnost njihovih pasoša i drugih putnih dokumenata;
- b) će uspostaviti kontrolu zakonite izrade, izdavanja, provjere i korištenja pasoša i drugih putnih dokumenata te identifikacionih dokumenata koje izdaje ta

Ugovorna strana ili koji se izdaju u njeno ime;

- c) će utvrditi i poboljšati procedure kojim se osigurava da putni i identifikacioni dokumenti koje izdaje budu takvog kvaliteta da ne mogu biti lako zloupotrijebljeni i da ne mogu bez muke biti nezakonito izmijenjeni, kopirani ili izdati;
- d) će svoje pasoše i druge putne dokumente izdavati u skladu sa standardom i preporučenim praksama ICAO-a za putne dokumente;
- e) će razmjenjivati operativne podatke o falsificiranim ili krivotvorenim putnim dokumentima i saradivati sa ciljem jačanja otpornosti na prevare sa putnim dokumentima, uključujući falsificiranje i krivotvorenje putnih dokumenata, upotrebu falsificiranih ili krivotvorenih putnih dokumenata, upotrebu važećih putnih dokumenata od strane kradljivaca identiteta, zloupotrebu autentičnih putnih dokumenata od strane punopravnih imatelja tih dokumenata pri pomaganju u činjenju prekršaja, upotrebu isteklih ili poništenih putnih dokumenata i upotrebu prevarom pribavljenih putnih dokumenata.

ČLAN 13. ZAŠTITNE MJERE

1. Ugovorne strane saglasne su da se sljedeća praksa aviokompanija može smatrati mogućom nepoštenom konkurentskom praksom koja može dovesti do detaljnijeg ispitivanja:
 - a) naplata karata i naknada na rutama na nivou koji je sveukupno nedovoljan da pokrije troškove pružanja usluga na koje se odnose;
 - b) povećanje prekomjernog kapaciteta ili frekvencije usluga;
 - c) predmetna praksa je kontinuirana umjesto da bude privremena;
 - d) praksa koja ima ozbiljan ekonomski efekat na drugu aviokompaniju ili joj pričinjava značajnu štetu;
 - e) praksa koja dovodi do slabljenja, isključivanja ili istjerivanja druge aviokompanije sa tržišta;
 - f) ponašanje koje ukazuje na zloupotrebu dominantnog položaja na ruti.
2. Ako zrakoplovne vlasti jedne Ugovorne strane smatraju da bi operacija ili operacije koje izvode ili namjeravaju izvoditi imenovane aviokompanije druge Ugovorne strane mogle predstavljati nepošteno konkurentsko ponašanje u skladu sa pokazateljima navedenim u stavu (1) ovog člana, te

zrakoplovne vlasti mogu zatražiti konsultacije u skladu sa članom 23. (Konsultacije i izmjene i dopune) ovog sporazuma sa ciljem rješavanja problema. Svaki takav zahtjev prati obavještenje o razlozima za zahtjev, a konsultacije počinju u roku od 30 (trideset) dana od zahtjeva.

3. Ako Ugovorne strane ne postignu rješenje problema kroz konsultacije, bilo koja od Ugovornih strana može pokrenuti mehanizam za rješavanje sporova iz člana 24. (Rješavanje sporova) ovog sporazuma sa ciljem rješavanja spora.

ČLAN 14.

NEPRIHVATLJIVI I NEDOKUMENTIRANI PUTNICI I DEPORTIRANA LICA

1. Svaka Ugovorna strana saglasna je da se uspostave djelotvorne kontrole granica.
2. U tom pogledu, svaka Ugovorna strana saglasna je da provede Standarde i preporučenu praksu iz Aneksa 9 (Olakšice) Konvencije u vezi sa neprihvatljivim i nedokumentiranim putnicima i deportiranim licima sa ciljem da se unaprijedi saradnja u borbi protiv ilegalne migracije.
3. U skladu sa gorenavedenim ciljevima, sve Ugovorne strane saglasne su da objave ili prihvate, u zavisnosti od slučaja, pismo koje se odnosi na „prevarom pribavljene, falsificirane ili krivotvorene putne dokumente ili originalne dokumente koje predoče kradljivci identiteta“, kako je navedeno u Dodatku (b) Aneksa 9 Konvencije, kada preduzimaju radnje iz odgovarajućeg stava u Poglavlju (3) Aneksa u pogledu oduzimanja prevarom pribavljenih, falsificiranih ili krivotvorenih putnih dokumenata.

ČLAN 15.

SIGURNOST ZRAČNE PLOVIDBE

1. Svaka od Ugovornih strana može u svakom trenutku zatražiti konsultacije u vezi sa standardima sigurnosti zračne plovidbe u bilo kojoj oblasti koja se odnosi na letaćku posadu, zrakoplove ili njihove operacije, a koje je usvojila druga Ugovorna strana. Takve konsultacije će biti održane u roku od 30 (trideset) dana od zahtjeva.
2. Ako, nakon takvih konsultacija, jedna Ugovorna strana otkrije da druga Ugovorna strana ne održava i primjenjuje efektivno standarde sigurnosti zračne

plovidbe u bilo kojoj od tih oblasti koji su bar jednaki minimalnim standardima koje u tom trenutku propisuje Konvencija, prva Ugovorna strana obavještava drugu Ugovornu stranu o tim nalazima i koracima koje smatra neophodnim za ispunjavanje takvih minimalnih standarda kako bi druga Ugovorna strana mogla preduzeti odgovarajuće korektivne mjere. Ako druga Ugovorna strana ne preduzme odgovarajuće mjere u roku od 15 (petnaest) dana ili u dužem periodu koji eventualno bude dogovoren, to predstavlja osnovu za suspendiranje ovlaštenja za rad.

3. Bez obzira na obavezu iz člana 33. Konvencije, dogovoreno je da bilo koji zrakoplov kojim upravlja aviokompanija/e jedne Ugovorne strane ili koji je pod ugovorom o zakupu u ime takve aviokompanije, na letovima ka ili sa teritorije druge Ugovorne strane, može, dok se nalazi unutar teritorije druge Ugovorne strane, biti predmetom ispitivanja ovlaštenih predstavnika druge Ugovorne strane, u i oko zrakoplova, sa ciljem provjere važenja dokumenata zrakoplova i dokumenata posade te vidljivog stanja zrakoplova i njegove opreme (u ovom članu se to naziva „inspekcija na platformi“), pod uvjetom da ne dovodi do neopravdanog kašnjenja.
4. Ako takva inspekcija na platformi ili niz inspekcija na platformi dovede do:
 - a) ozbiljne zabrinutosti da zrakoplov ili izvođenje operacija zrakoplovom ne ispunjava minimalne standarde koje u tom trenutku propisuje Konvencija ili
 - b) ozbiljne zabrinutosti da ne postoji efektivno održavanje i primjenjivanje standarda sigurnosti zračne plovidbe koje u tom trenutku propisuje Konvencija,

Ugovorna strana koja provodi inspekciju ima slobodu, u smislu člana 33. Konvencije, zaključiti da zahtjevi po kojim su izdata ili ovjerena uvjerenja ili dozvole u vezi sa tim zrakoplovom ili u vezi sa posadom tog zrakoplova ili da zahtjevi po kojim se izvode operacije tim zrakoplovom nisu jednaki ili veći od minimalnih standarda utvrđenih u skladu sa Konvencijom.

5. U slučaju da je pristup radi provođenja inspekcije zrakoplova na platformi kojim upravlja aviokompanija jedne od Ugovornih strana u skladu sa stavom (3) ovog člana uskratio predstavnik te aviokompanije, druga Ugovorna strana ima slobodu zaključiti da postoji ozbiljna zabrinutost u skladu sa stavom (4) ovog člana i izvući zaključke na koje upućuje taj stav.
6. Sve Ugovorne strane zadržavaju pravo odmah suspendirati ili poništiti ovlaštenje za rad aviokompanije druge Ugovorne strane u slučaju da prva Ugovorna strana zaključi, na osnovu rezultata inspekcije na platformi, niza inspekcija na

platformi, uskraćenog pristupa provođenju inspekcije na platformi, konsultacija ili po drugoj osnovi, da je bez odlaganja neophodno provesti mjere u cilju sigurnosti rada aviokompanije.

7. Svaka mjera koju preduzme jedna Ugovorna strana u skladu sa stavovima (2) i (6) ovog člana poništava se nakon što prestane postojati osnova za njeno preduzimanje.

ČLAN 16.

ZRAKOPLOVNA SIGURNOST

1. U skladu sa svojim obavezama po međunarodnom pravu, Ugovorne strane potvrđuju da njihova međusobna obaveza da štite sigurnost civilnog zrakoplovstva od djela nezakonitog ometanja čini dio ovog sporazuma. Ne ograničavajući opći karakter svojih prava i obaveza po međunarodnom pravu, Ugovorne strane djeluju posebno u skladu sa odredbama Konvencije o krivičnim djelima i nekim drugim djelima počinjenim u zrakoplovu, koja je potpisana 14. septembra 1963. u Tokiju, Konvencije o suzbijanju nezakonite otmice zrakoplova, potpisane 16. decembra 1970. u Hagu, te Konvencije o suzbijanju nezakonitih nasilnih djela usmjerenih protiv sigurnosti zračne plovidbe u civilnom zrakoplovstvu, koja je potpisana 23. septembra 1971. u Montrealu, njenog dopunskog Protokola za suzbijanje nezakonitih nasilnih djela na aerodromima koji opslužuju međunarodno civilno zrakoplovstvo, potpisanog 24. februara 1988. u Montrealu, kao i u skladu sa svakom drugom konvencijom i protokolom koji se odnose na sigurnost civilnog zrakoplovstva, a kojih se pridržavaju obje Ugovorne strane.
2. Ugovorne strane, na zahtjev, pružaju svu potrebnu pomoć u sprečavanju djela nezakonite otmice civilnog zrakoplova i drugih nezakonitih djela usmjerenih protiv sigurnosti takvih zrakoplova, njihovih putnika i posade, aerodroma i objekata za zračnu navigaciju te bilo kakvih drugih prijetnji po sigurnost civilnog zrakoplovstva.
3. Ugovorne strane u okviru svojih uzajamnih odnosa djeluju u skladu sa odredbama o zrakoplovnoj sigurnosti koje je utvrdio ICAO i koje su objedinjene u Aneks Konvencije te zahtijevaju da operatori zrakoplova njihove registracije ili operatori zrakoplova čije se glavno mjesto poslovanja ili stalno sjedište nalazi na njihovoj teritoriji djeluju u skladu sa tim odredbama o zrakoplovnoj sigurnosti. Ugovorne strane obavještavaju jedna drugu o bilo kakvim razlikama među njihovim nacionalnim zakonima, propisima i praksama te zrakoplovno-

- sigurnosnim standardima navedenim u aneksima Konvencije. Svaka Ugovorna strana može u bilo kojem trenutku zahtijevati hitne konsultacije sa drugom Ugovornom stranom u cilju razmatranja bilo koje takve razlike.
4. Svaka Ugovorna strana je saglasna da se od operatora zahtijeva poštivanje odredbe o zrakoplovnoj sigurnosti navedene u stavu (3) ovog člana, a koje druga Ugovorna strana zahtijeva u smislu ulaska na teritoriju/odlaska sa teritorije ili tokom boravka na teritoriji te druge Ugovorne strane. Svaka Ugovorna strana osigurava efektivnu primjenu odgovarajućih mjera u okviru svoje teritorije radi zaštite zrakoplova i pregleda putnika, posade, ručnog prtljaga, prtljaga, tereta i potrepština za zrakoplov prije i tokom ukrcavanja ili utovara. Svaka Ugovorna strana se obavezuje da sa razumijevanjem razmotri svaki zahtjev druge Ugovorne strane u pogledu razumnih posebnih sigurnosnih mjera sa ciljem rješavanja određene prijetnje.
 5. Kada dođe do incidenta ili prijetnje nezakonitom otmicom civilnog zrakoplova ili drugih nezakonitih djela usmjerenih protiv sigurnosti takvih zrakoplova, njihovih putnika i posade, zrakoplovne vlasti obiju Ugovornih strana olakšavaju komunikaciju i druge odgovarajuće mjere sa ciljem brzog i sigurnog rješavanja takvog incidenta ili prijetnje.
 6. Svaka Ugovorna strana ima pravo, u roku od 60 (šezdeset) dana od obavještenja upućenog svojoj zrakoplovnoj vlasti, na teritoriji druge Ugovorne strane izvršiti procjenu sigurnosnih mjera koje provode ili planiraju provesti operatori zrakoplova u pogledu letova koji dolaze sa teritorije ili odlaze ka teritoriji prve Ugovorne strane. Administrativni aranžmani za provođenje takvih procjena dogovaraju se između zrakoplovnih vlasti i realiziraju se bez odlaganja kako bi se osiguralo brzo provođenje procjena.
 7. Kada jedna od Ugovornih strana ima opravdan razlog vjerovati da je druga Ugovorna strana odstupila od odredaba ovog člana, prva Ugovorna strana može zahtijevati konsultacije. Takve konsultacije moraju početi u roku od 30 (trideset) dana od prijema takvog zahtjeva od bilo koje Ugovorne strane. Nepostizanjem zadovoljavajućeg dogovora u roku od 30 (trideset) dana od početka konsultacija zadržava se osnov za uskraćivanje, poništavanje, suspendiranje ovlaštenja ili nametanje uvjeta za ovlaštenja aviokompanije ili aviokompanija koje je imenovala druga Ugovorna strana. Kada je to opravdano zbog hitnosti slučaja ili da bi se spriječila daljnja neusklađenost sa odredbama ovog člana, prva Ugovorna strana može u bilo kojem trenutku preduzeti privremene mjere.

ČLAN 17.

KOMERCIJALNE AKTIVNOSTI

1. U skladu sa zakonima i propisima svake od Ugovornih strana, svaka Ugovorna strana daje imenovanoj aviokompaniji ili aviokompanijama druge Ugovorne strane pravo da na svojoj teritoriji prodaje i na tržište plasira usluge u međunarodnom zračnom prijevozu i pripadajuće proizvode, uključujući i pravo na osnivanje ureda, na internetu i van interneta.
2. Ugovorne strane su saglasne da se Sistemom za rezervacije putem računara (CRS), na njihovim odnosnim teritorijama, upravlja na način da se:
 - a) interesi korisnika proizvoda u zračnom prijevozu zaštite od bilo kakve zloupotrebe podataka iz CRS-a, kao i od obmanjujućih informacija o istom;
 - b) kodeks ponašanja u vezi sa CRS-om koji je usvojio ICAO primjenjuje na distribuciju proizvoda međunarodnih usluga za putnike i teret.
3. Svaka od Ugovornih strana dozvoljava imenovanoj aviokompaniji ili aviokompanijama druge Ugovorne strane da:
 - a) na svoju teritoriju dovodi i održava nenacionalno osoblje koje obavlja menadžerski, komercijalni, tehnički i operativni posao na pružanju usluga u zračnom prijevozu, u skladu sa zakonima i propisima države koja prima to osoblje, a u vezi sa njihovim ulaskom, boravkom i zaposlenjem;
 - b) koristi usluge i osoblje bilo koje druge firme, organizacije ili aviokompanije koja svoju djelatnost obavlja na njenoj teritoriji i koja je ovlaštena pružati takve usluge.
4. Svaka od Ugovornih strana dozvoljava imenovanoj aviokompaniji ili aviokompanijama druge Ugovorne strane da na njenoj teritoriji podmiruje lokalne troškove, uključujući kupovinu goriva, u lokalnoj valuti ili u bilo kojoj slobodno konvertibilnoj valuti po izboru aviokompanije.
5. Svaka od Ugovornih strana dozvoljava imenovanoj aviokompaniji ili aviokompanijama druge Ugovorne strane da, na zahtjev, konvertira i doznači u inostranstvo u državu po izboru aviokompanije sve lokalne prihode od prodaje usluga u zračnom prijevozu, koji su direktno povezani sa zračnim prijevozom, koji preostanu nakon lokalno isplaćenih iznosa, uz omogućenu konverziju i doznaku, odmah, bez ograničenja ili diskriminacije istih, po kursu koji važi na dan konverzije i doznake.

ČLAN 18.

DOSTAVLJANJE REDA LETENJA

Koliko je moguće ranije, ali ne manje od 30 (trideset) dana prije uvođenja dogovorene usluge ili njene izmjene, ili u roku od 30 (trideset) dana nakon prijema zahtjeva od zrakoplovnih vlasti, imenovana aviokompanija jedne Ugovorne strane dostavlja zrakoplovnim vlastima druge Ugovorne strane informacije o prirodi usluge, rasporedima letenja, tipovima zrakoplova sa osiguranim kapacitetom za svaku od navedenih ruta te sve druge informacije koje mogu biti potrebne kako bi se zrakoplovne vlasti druge Ugovorne strane uvjerile da se zahtjevi iz ovog sporazuma propisno poštuju.

ČLAN 19.

DOSTAVLJANJE STATISTIČKIH PODATAKA

Zrakoplovne vlasti svake od Ugovornih strana dostavljaju zrakoplovnim vlastima druge Ugovorne strane, na njihov zahtjev, periodične ili druge statističke izvode, u skladu sa uobičajenim potrebama. Jedan takav izvod obuhvata sve informacije koje su neophodne da se utvrdi obim prometa koji obavljaju imenovane aviokompanije u izvođenju dogovorenih usluga, kao i ishodišta i odredišta tog prometa.

ČLAN 20.

USKLAĐENOST SA MULTILATERALNOM KONVENCIJOM

U slučaju da na snagu stupi opća multilateralna konvencija o zračnom prijevozu koju prihvate Ugovorne strane, odredbe takve konvencije bi trebale imati prednost. Svaka rasprava sa ciljem da se utvrdi u kojoj mjeri su odredbe multilateralne konvencije ukinule, zamijenile, izmijenile ili dopunile ovaj sporazum održat će se u skladu sa odgovarajućim članovima ovog sporazuma.

ČLAN 21.

KORISNIČKE NAKNADE

1. Nijedna Ugovorna strana neće uvesti niti dozvoliti da se uvedu imenovanoj aviokompaniji/aviokompanijama druge Ugovorne strane korisničke naknade veće od onih koje su uvedene vlastitim aviokompanijama koje pružaju slične usluge u međunarodnom zračnom prijevozu.
2. Svaka od Ugovornih strana će u skladu sa potrebama podsticati održavanje konsultacija o korisničkim naknadama između svojih nadležnih naplatnih organa i aviokompanija koje koriste usluge i sredstva koja pružaju ti naplatni organi, putem predstavničkih organizacija imenovanih aviokompanija. Korisnike bi trebalo u razumnom roku obavijestiti o svakom prijedlogu za izmjenu korisničkih naknada kako bi im se omogućilo da izraze svoje stavove prije nego što se provedu izmjene. Ugovorne strane se obavezuju da dodatno podstiču naplatne organe i korisnike da razmjenjuju odgovarajuće informacije u vezi sa korisničkim naknadama.

ČLAN 22.

ZAŠTITA ŽIVOTNE SREDINE

Obje Ugovorne strane podržavaju potrebu za zaštitom životne sredine kroz promoviranje održivog razvoja zrakoplovstva. Ugovorne strane su saglasne da se u pogledu operacija koje se izvode između njihovih teritorija pridržavaju Aneksa 16 Konvencije i postojeće politike i smjernica ICAO-a o zaštiti životne sredine.

ČLAN 23.

KONSULTACIJE I IZMJENE I DOPUNE

1. U duhu bliske saradnje, dvije Ugovorne strane ili njihove zrakoplovne vlasti se s vremena na vrijeme uzajamno konsultiraju sa ciljem osiguranja provođenja i zadovoljavajućeg poštivanja odredaba ovog sporazuma i njegovog Aneksa.
2. Takve konsultacije počinju u roku od 30 (trideset) dana od datuma zahtjeva, osim ako taj rok dogovorno produže zrakoplovne vlasti obiju Ugovornih strana.
3. Svaka od Ugovornih strana ima pravo u bilo kojem trenutku zatražiti konsultacije sa drugom Ugovornom stranom u cilju izmjena i dopuna odredaba ovog sporazuma.

4. Svaka od Ugovornih strana, u skladu sa svojim ustavnim procedurama, ratificira izmjene i dopune koje se odnose na odredbe ovog sporazuma. Tako dogovorene izmjene i dopune stupaju na snagu u roku od 30 (trideset) dana od datuma kada su obje Ugovorne strane razmijenile diplomatske note kojima se takvi ustavni zahtjevi potvrđuju.
5. Bilo kakve izmjene i dopune Aneksa mogu se, direktno i u pisanoj formi, dogovoriti između nadležnih zrakoplovnih vlasti Ugovornih strana i one stupaju na snagu nakon razmjene diplomatskih nota kojima se takve izmjene potvrđuju.

ČLAN 24.

RJEŠAVANJE SPOROVA

1. U slučaju bilo kakvog spora između Ugovornih strana koji se odnosi na tumačenje ili primjenu ovog sporazuma Ugovorne strane će nastojati spor riješiti putem pregovora.
2. Ako Ugovorne strane ne postignu rješenje spora putem pregovora, mogu se saglasiti da spor upute na odlučivanje arbitru ili se spor, na zahtjev bilo koje od Ugovornih strana, može uputiti na odlučivanje tribunalu od tri arbitra, od kojih po jednog imenuje svaka od Ugovornih strana, a trećeg imenuju ta dva koja su tako postavljena. Svaka od Ugovornih strana imenuje arbitra u roku od 60 (šezdeset) dana od dana kada bilo koja od Ugovornih strana od druge primi obavještenje putem diplomatskih kanala u kojem se traži arbitraža spora, a treći arbitar se imenuje u roku od dodatnih 30 (trideset) dana. Ako bilo koja od Ugovornih strana ne imenuje arbitra u navedenom roku ili ako treći arbitar nije imenovan u navedenom roku, predsjednik Vijeća ICAO-a može na zahtjev bilo koje Ugovorne strane postaviti arbitra ili arbitre, u zavisnosti od slučaja. U takvom slučaju, treći arbitar će biti državljanin određene treće države, djelovat će kao predsjednik tribunalala i odredit će mjesto održavanja arbitraže. Ako predsjednik smatra da je državljanin države koja se ne može smatrati neutralnom u odnosu na spor, imenovanje donosi najstariji potpredsjednik koji nije diskvalificiran po tom osnovu. Arbitražni tribunal svoje odluke donosi većinom glasova.
3. Svaka od Ugovornih strana snosi troškove arbitra kojeg je imenovala, kao i troškove svog zastupanja u arbitražnom postupku. Troškove predsjednika i sve druge troškove snose Ugovorne strane u jednakim iznosima.
4. Ugovorne strane se obavezuju da će poštovati svaku odluku koja bude donesena u skladu sa stavom (2) ovog člana.

5. Ako i sve dok bilo koja od Ugovornih strana ne ispoštuje bilo koju odluku po stavu (2) ovog člana, druga Ugovorna strana može ograničiti, uskratiti ili poništiti privilegije koje je dodijelila po osnovu ovog sporazuma Ugovornoj strani koja krši propisano ili imenovanoj aviokompaniji koja krši propisano.

ČLAN 25.

RASKID SPORAZUMA

1. Bilo koja od Ugovornih strana može, u bilo kojem trenutku, diplomatskim kanalima poslati pisano obavještenje drugoj Ugovornoj strani o svojoj odluci da raskine ovaj sporazum. Takvo obavještenje se istovremeno dostavlja i ICAO-u.
2. U tom slučaju, ovaj sporazum će biti raskinut 12 (dvanaest) mjeseci od datuma kada druga Ugovorna strana primi obavještenje, osim ako obavještenje o raskidu bude povučeno međusobnim dogovorom prije isteka ovog perioda. U odsustvu potvrde da je druga Ugovorna strana primila obavještenje, smatra se da je obavještenje primljeno 14 (četnaest) dana nakon što to obavještenje primi ICAO.

ČLAN 26.

REGISTRACIJA U ICAO-u

Ovaj sporazum i sve njegove izmjene i dopune registriraju se u Međunarodnoj organizaciji za civilno zrakoplovstvo.

ČLAN 27.
STUPANJE NA SNAGU

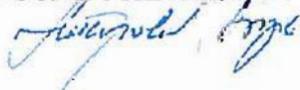
Ovaj sporazum stupa na snagu 30 (trideset) dana nakon što Ugovorne strane obavijeste jedna drugu razmjenom diplomatskih nota da su ispunjeni ustavni zahtjevi Ugovornih strana u vezi sa stupanjem na snagu ovog sporazuma.

U ZNAK PRIHVATANJA NAVEDENOG, dolje potpisani, valjano ovlašteni od svojih vlada, potpisali su ovaj sporazum.

Potpisano u Manami, Kraljevina Bahrein, dana ~~09. Nov. 2022~~ u po dva primjerka na arapskom, bosanskom, hrvatskom, srpskom i engleskom jeziku, pri čemu su svi tekstovi jednako autentični, s tim da u slučaju razmimoilaženja u tumačenju prednost ima tekst na engleskom jeziku.

ZA VIJEĆE MINISTARA

BOSNE I HERCEGOVINE



ZA VLADU

KRALJEVINE BAHREIN



ANEKS
RASPORED RUTA
RASPORED 1

Rute na kojim će letove izvoditi imenovana aviokompanija/aviokompanije Kraljevine Bahrein:

Od	Do	Tranzitne tačke	Tačke izvan
Tačke u Kraljevini Bahrein	Tačke u Bosni i Hercegovini	Dogovara se između nadležnih zrakoplovnih organa	Dogovara se između nadležnih zrakoplovnih organa

RASPORED 2

Rute na kojim će letove izvoditi imenovana aviokompanija/aviokompanije Bosne i Hercegovine:

Od	Do	Tranzitne tačke	Tačke izvan
Tačke u Bosni i Hercegovini	Tačke u Kraljevini Bahrein	Dogovara se između nadležnih zrakoplovnih organa	Dogovara se između nadležnih zrakoplovnih organa

Napomene:

1. Tranzitne tačke i tačke izvan teritorija Ugovornih strana podliježu sporazumu između zrakoplovnih vlasti Ugovornih strana. Imenovane aviokompanije Ugovornih strana mogu po vlastitom nađenju izostaviti tranzitne tačke i tačke izvan teritorija Ugovornih strana.

2. Pravo koterminalizacije polaznih i odredišnih tačaka na teritorijama Ugovornih strana, kao i tranzitnih tačaka i tačaka izvan podliježu sporazumu između zrakoplovnih vlasti Ugovornih strana.

3. Pravo imenovanih aviokompanija jedne Ugovorne strane na prijevoz putnika, tereta i pošte između tačaka na teritoriji druge Ugovorne strane i tačaka na teritoriji trećih zemalja (obavljanje prometnog prava pete slobode) podliježe sporazumu između zrakoplovnih vlasti Ugovornih strana.

SPORAZUM**IZMEĐU VIJEĆA MINISTARA
BOSNE I HERCEGOVINE****I****VLADE KRALJEVINE BAHREIN****O USLUGAMA U ZRAČNOM PRIJEVOZU**

SADRŽAJ

Sadržaj	Str.
Preambula	3
Član 1. Definicije	4/5
Član 2. Primjenljivost Konvencije	5
Član 3. Dodjela prava	5
Član 4. Imenovanje aviokompanije i ovlaštenja za rad	6
Član 5. Oduzimanje ili suspendiranje ovlaštenja za rad	7
Član 6. Oslobađanje od plaćanja carinskih i drugih naknada	7/8
Član 7. Tarife	8/9
Član 8. Korištenje prava	9/10
Član 9. Primjena zakona i propisa	10
Član 10. Priznavanje uvjerenja i dozvola	10/11
Član 11. Iznajmljivanje	11
Član 12. Sigurnost putnih dokumenata	11/12
Član 13. Zaštitne mjere	12/13
Član 14. Neprihvatljivi i nedokumentirani putnici i deportirana lica	13
Član 15. Sigurnost zračne plovidbe	13/14
Član 16. Zrakoplovna sigurnost	15/16
Član 17. Komercijalne aktivnosti	17
Član 18. Dostavljanje reda letenja	18
Član 19. Dostavljanje statističkih podataka	18
Član 20. Usklađivanje sa multilateralnom konvencijom	18
Član 21. Korisničke naknade	19
Član 22. Zaštita životne sredine	19
Član 23. Konsultacije i izmjene i dopune	19/20
Član 24. Rješavanje sporova	20/21
Član 25. Raskid Sporazuma	21
Član 26. Registracija u ICAO-u	21
Član 27. Stupanje na snagu	22
Raspored ruta	23/24

SPORAZUM

IZMEĐU VIJEĆA MINISTARA BOSNE I HERCEGOVINE

I

VLADE KRALJEVINE BAHREIN

O USLUGAMA U ZRAČNOM PRIJEVOZU

Vijeće ministara Bosne i Hercegovine i Vlada Kraljevine Bahrein, u daljnjem tekstu „Ugovorne strane“, koje su i strane u Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, koja je otvorena za potpisivanje 7. decembra 1944. u Čikagu;

Želeći unapređivati međunarodni sistem zrakoplovstva zasnovan na konkurentnosti među aviokompanijama na tržištu uz minimalno uplitanje država;

Želeći olakšati širenje mogućnosti u okviru usluga u međunarodnom zračnom prijevozu;

Prepoznajući da efikasne i konkurentne usluge u međunarodnom zračnom prijevozu unapređuju trgovinu, dobrobit potrošača i ekonomski rast;

Želeći omogućiti aviokompanijama da ponude putnicima raznovrsne opcije usluga i želeći pojedinačne aviokompanije ohrabriti da razvijaju i primjenjuju inovativne i konkurentne cijene;

Želeći osigurati najviši stepen sigurnosti zračne plovidbe i zrakoplovne sigurnosti u pružanju usluga u međunarodnom zračnom prijevozu te potvrđujući veliku zabrinutost u vezi sa djelima ili prijetnjama usmjerenim protiv zrakoplovne sigurnosti zrakoplova, što ugrožava sigurnost lica ili imovine, nepovoljno utječe na izvođenje usluga u zračnom prijevozu te potkopava povjerenje javnosti u sigurnost letenja u civilnom zrakoplovstvu,

saglasile su se o sljedećem:

ČLAN 1. DEFINICIJE

U svrhu ovog sporazuma, osim ako smisao drugačije ne nalaže, izrazi koji se koriste u ovom sporazumu imaju sljedeće značenje:

- a) izraz „Konvencija“ označava Konvenciju o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, koja je otvorena za potpisivanje 7. decembra 1944. godine, i obuhvata sve anekse koji su usvojeni u skladu sa članom (90) iste Konvencije i sve izmjene i dopune Aneksa ili Konvencije u skladu sa njenim članovima (90) i (94a), u mjeri u kojoj su ti aneksi i izmjene i dopune primjenjivi za obje Ugovorne strane;
- b) izraz „zrakoplovne vlasti“ označava, u slučaju Vijeća ministara Bosne i Hercegovine, Ministarstvo komunikacija i prometa Bosne i Hercegovine - Direkciju za civilno zrakoplovstvo Bosne i Hercegovine, a u slučaju Vlade Kraljevine Bahrein, Odsjek za poslove civilnog zrakoplovstva, ili, u oba slučaja, svako lice ili tijelo koje je ovlašteno obavljati bilo koju funkciju koju u ovom trenutku mogu obavljati gorenavedene vlasti, ili slične funkcije;
- c) izraz „dogovorene usluge“ označava redovne usluge u međunarodnom zračnom prijevozu na ruti ili rutama navedenim u Aneksu ovog sporazuma u svrhu prijevoza putnika, prtljaga, tereta i pošte;
- d) izraz „imenovana aviokompanija“ označava svaku aviokompaniju koja je imenovana i ovlaštena u skladu sa članom 4. ovog sporazuma;
- e) izraz „utvrđena ruta“ označava rutu koja je utvrđena u Aneksu ovog sporazuma;
- f) izraz „kapacitet“ u smislu zrakoplova označava korisnu nosivost tog zrakoplova koja je raspoloživa na određenoj ruti ili dijelu rute, a u smislu „dogovorene usluge“ označava kapacitet zrakoplova koji se koristi za pružanje te usluge, pomnožen frekvencijom koju taj zrakoplov izvodi tokom datog perioda na određenoj ruti ili dijelu rute;
- g) izraz „teritorija“ ima utvrđeno značenje koje je navedeno u članu (2) Konvencije, a pojmovi „usluga u zračnom prijevozu“, „usluga u međunarodnom zračnom prijevozu“, „aviokompanija“ i „zaustavljanje u neprometne svrhe“ imaju značenja koja su im data u članu (96) Konvencije;
- h) izraz „tarifa“ označava cijene koje se plaćaju za prijevoz putnika, prtljaga i tereta te uvjete na osnovu kojih se primjenjuju te cijene, uključujući provizije i druge dodatne novčane naknade za zastupanje ili prodaju prijevoznih dokumenata, ali isključujući novčane naknade i uvjete za prijevoz pošte;
- i) izraz „Aneks“ označava Aneks ovog sporazuma sa izmjenama i dopunama.

Aneks čini dio Sporazuma tako da svaka referenca na Sporazum uključuje i referencu na Aneks, osim ako je drugačije navedeno;

- j) izrazi „zemaljska oprema“, „zalihe zrakoplova“ i „rezervni dijelovi“ imaju značenja koja su im data u Aneksu 9 Konvencije.

ČLAN 2.

PRIMJENLJIVOST KONVENCIJE

Odredbe ovog sporazuma podliježu odredbama Konvencije u mjeri u kojoj su te odredbe primjenljive na usluge u međunarodnom zračnom prijevozu.

ČLAN 3.

DODJELA PRAVA

1. Svaka Ugovorna strana dodjeljuje drugoj Ugovornoj strani prava navedena u ovom sporazumu u svrhu pružanja usluga u međunarodnom zračnom prijevozu na rutama navedenim u Rasporedu ruta.
2. U skladu sa odredbama ovog sporazuma, aviokompanija ili aviokompanije koje imenuje svaka od Ugovornih strana uživa(ju) sljedeća prava:
 - a) pravo preleta bez slijetanja preko teritorije druge Ugovorne strane;
 - b) pravo zaustavljanja u neprometne svrhe na teritoriji druge Ugovorne strane;
 - c) ukrcavanje i iskrcavanje putnika, tereta i pošte na teritoriji druge Ugovorne strane, kako je navedeno u Rasporedu ruta koji se nalazi u prilogu ovog sporazuma.
3. Ništa u stavu (2) ovog člana neće ukazivati na mogućnost davanja imenovanoj aviokompaniji/aviokompanijama jedne Ugovorne strane privilegije da na teritoriji druge Ugovorne strane za novčanu naknadu ukrcava putnike, teret i poštu sa odredištem u nekoj drugoj tački na teritoriji druge Ugovorne strane.
4. Ako uslijed oružanog sukoba, prirodnih katastrofa, političkih poremećaja ili remetilačkih događaja imenovana aviokompanija jedne Ugovorne strane nije u stanju svoju uslugu obaviti na uobičajenim rutama, druga Ugovorna strana će uložiti najveći mogući napor da omogući nastavak obavljanja te usluge kroz odgovarajuća preusmjerenja tih ruta.

ČLAN 4.**IMENOVANJE AVIOKOMPANIJE I OVLAŠTENJA ZA RAD**

1. Zrakoplovna vlast svake od Ugovornih strana ima pravo imenovati jednu ili više aviokompanija za izvođenje dogovorenih usluga, kao i povući ili izmijeniti imenovanje bilo koje takve aviokompanije ili prethodno imenovanu aviokompaniju zamijeniti drugom. Takva imenovanja i njihove izmjene u pisanom obliku vrši zrakoplovna vlast Ugovorne strane koja je imenovala aviokompaniju zrakoplovnoj vlasti druge Ugovorne strane.
2. Po prijemu obavještenja o imenovanju, odnosno zamjeni ili njegovoj izmjeni te po zahtjevu imenovanih aviokompanija u obliku i na način kako je propisano, druga Ugovorna strana dodjeljuje odgovarajuća operativna ovlaštenja uz minimalno proceduralno kašnjenje, pod uvjetom da:
 - a) je većina vlasništva i stvarna kontrola nad tom aviokompanijom u rukama Ugovorne strane koja imenuje tu aviokompaniju ili državljane te Ugovorne strane ili oboje ili da je glavno mjesto poslovanja smješteno na njenoj teritoriji;
 - b) su imenovane aviokompanije kvalificirane da ispune uvjete propisane zakonima i propisima koji se uobičajeno primjenjuju na usluge u međunarodnom zračnom prijevozu koje pruža Ugovorna strana koja razmatra zahtjev ili zahtjeve;
 - c) Ugovorna strana koja imenuje aviokompaniju održava i primjenjuje standarde utvrđene u članu 15. i članu 16.
3. Kada je aviokompanija imenovana i ovlaštena na odgovarajući način, ona može u bilo koje vrijeme početi pružati dogovorene usluge u cjelini ili djelimično, pod uvjetom da je red letenja utvrđen u skladu sa članom 18. ovog sporazuma u pogledu takvih usluga.

ČLAN 5.

ODUZIMANJE ILI SUSPENDIRANJE OVLAŠTENJA ZA RAD

1. Zrakoplovna vlast svake od Ugovornih strana ima pravo, u pogledu aviokompanija koje je imenovala druga Ugovorna strana, oduzeti, suspendirati ili ograničiti ovlaštenje za rad u slučaju da:
 - a) većina vlasništva i stvarna kontrola nad tom aviokompanijom nije u rukama Ugovorne strane koja imenuje tu aviokompaniju ili njene državljane ili oboje ili u slučaju da glavno mjesto poslovanja nije smješteno na njenoj teritoriji;
 - b) ta aviokompanija nije postigla usklađenost sa zakonima i propisima navedenim u članu 9. ovog sporazuma;
 - c) druga Ugovorna strana ne održava niti primjenjuje standarde utvrđene u članu 15. i članu 16.
2. Osim ako je neophodno odmah djelovati da bi se spriječile daljnje neusklađenosti sa podstavom 1b ovog člana, prava utvrđena ovim članom koriste se samo nakon konsultacija sa zrakoplovnom vlašću druge Ugovorne strane, kako je navedeno u članu 23. ovog sporazuma.
3. Bez obzira na stav (1) i (2) ovog člana, svaka od Ugovornih strana zadržava pravo, u izuzetnim okolnostima ili tokom perioda hitnog stanja ili u interesu javne sigurnosti, i sa trenutnim dejstvom, da privremeno ograniči ili zabrani letenje iznad svoje teritorije i slijetanje na svoje aerodrome.

ČLAN 6.

OSLOBAĐANJE OD PLAĆANJA CARINSKIH I DRUGIH NAKNADA

1. Zrakoplovi kojim se izvode letovi u međunarodnom zračnom prijevozu a kojim upravljaju aviokompanije bilo koje Ugovorne strane, kao i njihova redovna oprema, zalihe goriva i maziva te potrepština za zrakoplov koje uključuju hranu, piće i duhan koji se nalaze unutar takvog zrakoplova, oslobođeni su svih carinskih taksi, inspeksijskih naknada i drugih sličnih novčanih opterećenja po dolasku na teritoriju druge Ugovorne strane, pod uvjetom da ta oprema i zalihe ostanu u zrakoplovu do vremena kada se ponovo izvezu ili se iskoriste na dijelu putovanja koji se izvodi iznad te teritorije.
2. Zalihe goriva, maziva, rezervnih dijelova, redovne opreme i potrepština za

zrakoplov koje na teritoriju jedne Ugovorne strane unese imenovana aviokompanija druge Ugovorne strane ili budu unesene u ime te aviokompanije ili budu unesene u zrakoplov kojim upravlja takva imenovana aviokompanija sa isključivom namjenom da budu korišteni u pružanju usluga u međunarodnom zračnom prijevozu, oslobođene su svih carinskih taksi poreza koji važe na teritoriji prve Ugovorne strane, čak i kada će te zalihe biti korištene na dijelu putovanja koji se izvodi iznad teritorije Ugovorne strane na kojoj su unesene u zrakoplov. Za gorenavedene materijale moguće je da budu zadržani pod carinskim nadzorom i kontrolom.

3. Redovna oprema, rezervni dijelovi, potrepštine za zrakoplov i zalihe goriva i maziva koje budu zadržane u zrakoplovu bilo koje Ugovorne strane mogu se istovariti na teritoriji druge Ugovorne strane samo uz odobrenje carinskih organa te Ugovorne strane koji mogu zahtijevati da se ti materijali stave pod njihov nadzor do trenutka kada budu ponovo izvezeni ili na neki drugi način uklonjeni u skladu sa carinskim propisima.
4. Nad putnicima, prtljagom i teretom u direktnom tranzitu preko teritorije jedne od Ugovornih strana koji ne napuštaju dio aerodroma koji je rezerviran za tu namjenu provodi se isključivo pojednostavljena kontrola. Prtljag i teret u direktnom tranzitu oslobođeni su carinskih taksi i drugih sličnih poreza.
5. Oslobođeni svih carinskih taksi i/ili poreza bit će, na bazi reciprociteta, zvanični dokumenti koji nose oznaku aviokompanije/aviokompanija kao što su oznake za prtljag, aviokarte, tovarni listovi, karte za ukrcavanje, red letenja te uredska i oprema za komunikaciju sa zemljom koji su uvezeni na teritoriju svake Ugovorne strane sa ciljem da ih koristi isključivo imenovana aviokompanija druge Ugovorne strane.

ČLAN 7.

TARIFE

1. Svaka od Ugovornih strana dozvoljava da svaka imenovana aviokompanija utvrdi tarife za usluge u zračnom prijevozu na bazi komercijalnih kretanja na tržištu. Intervencije koje može napraviti Ugovorna strana ograničene su na:
 - a) sprečavanje tarifa čija primjena predstavlja protivkonkurentsko ponašanje koje je izazvalo ili će vjerovatno izazvati ili mu je namjera da izazove slabljenje konkurenta ili isključivanje konkurenta sa određene rute;
 - b) zaštitu potrošača od tarifa koje su nerazumno visoke ili restriktivne zbog

zloupotrebe dominantnog položaja;

- c) zaštitu imenovanih aviokompanija od tarifa koje su vještački niske.
2. Ne zahtijeva se dostavljanje informacija o tarifama za usluge u međunarodnom zračnom prijevozu između teritorija Ugovornih strana. Bez obzira na prethodno navedeno, imenovane aviokompanije Ugovornih strana dužne su nastaviti omogućavati neposredan pristup, na zahtjev, informacijama o ranije korištenim, postojećim i predloženim tarifama zrakoplovnim vlastima Ugovornih strana na način i u obliku koji je prihvatljiv tim zrakoplovnim stranama.
 3. Nijedna Ugovorna strana neće preduzimati jednostrane mjere za sprečavanje uvođenja ili nastavljanja tarife za koju je predloženo da se naplaćuje ili koju naplaćuje imenovana aviokompanija bilo koje Ugovorne strane za usluge u međunarodnom zračnom prijevozu. Ako neka od Ugovornih strana vjeruje da bilo koja takva tarifa nije u skladu sa kretanjima navedenim u stavu (1) ovog člana, zatražit će konsultacije i drugu Ugovornu stranu obavijestiti o razlozima svog nezadovoljstva u što skorijem roku. Ove konsultacije neće trajati duže od 30 (trideset) dana nakon prijema zahtjeva, a Ugovorne strane će saradivati u pribavljanju informacija neophodnih za razumno rješavanje tog pitanja. Ako Ugovorne strane postignu dogovor o tarifi za koju je upućeno obavještenje o nezadovoljstvu, svaka od Ugovornih strana je dužna uložiti najveći mogući napor da se taj dogovor provede. Ako se takvim uzajamnim dogovorom ne utvrdi drugačije, tarifa stupa na snagu i ostaje na snazi.

ČLAN B. KORIŠTENJE PRAVA

1. Imenovana aviokompanija svake od Ugovornih strana ima nepristrasnu i jednaku mogućnost obavljanja dogovorenih usluga ukrcaja na teritoriji jedne Ugovorne strane i iskrcaja na teritoriji druge Ugovorne strane, ili obrnuto, a smatrat će dopunskim ukrcaj ili iskrcaj na teritoriji druge Ugovorne strane od i do određenih tačaka na ruti. Pri osiguravanju kapaciteta za prijevoz pri ukrcaju na teritoriji druge Ugovorne strane i iskrcaju na tačkama na utvrđenim rutama, ili obrnuto, imenovana aviokompanija svake od Ugovornih strana uzima u obzir primarni interes imenovane aviokompanije druge Ugovorne strane u pogledu prometa na način da ne utječe nepropisno na taj interes drugonavedene aviokompanije.
2. Dogovorene usluge koje pruža imenovana aviokompanija svake od Ugovornih strana usko su povezane sa zahtjevima javnosti u pogledu prijevoza na utvrđenim rutama i svaka za svoj primarni cilj ima osiguravanje kapaciteta koji je adekvatan

za zadovoljavanje potražnje za prijevozom putnika, tereta i pošte koji su ukrcani ili iskrcani na teritoriji Ugovorne strane koja je imenovala aviokompaniju.

3. Preduvjeti za prijevoz putnika, tereta i pošte ukrcanih na teritoriji druge Ugovorne strane i iskrcanih na tačkama u trećim zemljama na utvrđenim rutama, ili obmuto, osiguravaju se u skladu sa općim principom da je kapacitet povezan sa:
 - a) zahtjevima prometa ukrcanog ili iskrcanog na teritoriji Ugovorne strane koja je imenovala aviokompaniju;
 - b) zahtjevima prometa u oblasti kroz koju prolazi aviokompanija, nakon što se uzmu u obzir druge usluge u zračnom prijevozu koje su utvrdile aviokompanije iz država iz te oblasti;
 - c) zahtjevima ekonomije razmjera kroz operacije aviokompanija.

ČLAN 9.

PRIMJENA ZAKONA I PROPISA

1. Zakoni i propisi jedne Ugovorne strane koji uređuju ulazak na i odlazak sa njene teritorije zrakoplova uključenih u međunarodnu zračnu plovidbu ili letova takvih zrakoplova preko te teritorije primjenjuju se na imenovanu aviokompaniju druge Ugovorne strane.
2. Zakoni i propisi jedne Ugovorne strane koji uređuju ulazak, boravak na i odlazak sa njene teritorije putnika, posade, prtljaga, tereta ili pošte, kao što su formalnosti u pogledu ulaska, izlaska, emigracije i imigracije, kao i carine, zdravlja i karantina, primjenjuju se na putnike, posadu, prtljag, teret i poštu koju prevoze zrakoplovi imenovane aviokompanije druge Ugovorne strane dok se nalaze u okviru navedene teritorije.
3. Nijedna Ugovorna strana ne može dati bilo kakvu prednost vlastitoj aviokompaniji u odnosu na imenovanu aviokompaniju druge Ugovorne strane pri primjeni zakona i propisa navedenih u ovom članu.

ČLAN 10.

PRIZNAVANJE UVJERENJA I DOZVOLA

1. Uvjerjenja o plovidbenosti, uvjerenje o osposobljenosti i dozvole koje je izdala

قانون رقم (٢) لسنة ٢٠٢٣

بالتصديق على الاتفاقية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية بشأن الخدمات الجوية

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

وعلى المرسوم بقانون رقم (١٣) لسنة ١٩٩٨ بالتصديق على اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة دولة البحرين وحكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية،
وعلى المرسوم بقانون رقم (٢٣) لسنة ٢٠٠٠ بشأن المصادقة على تعديل المادة (٥) وإضافة مادة جديدة برقم (١٣ أ) ضمن اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة دولة البحرين وحكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية الموقعة في مدينة لندن بتاريخ ٢٩ أبريل ١٩٩٨،

وعلى الاتفاقية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية بشأن الخدمات الجوية الموقعة في مدينة المنامة بتاريخ ١٠ نوفمبر ٢٠٢٢م،
أقر مجلس الشورى ومجلس النواب القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

المادة الأولى

صُودق على الاتفاقية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية بشأن الخدمات الجوية الموقعة في مدينة المنامة بتاريخ ١٠ نوفمبر ٢٠٢٢م، والمرافقة لهذا القانون.

المادة الثانية

يُلغى المرسوم بقانون رقم (١٣) لسنة ١٩٩٨ بالتصديق على اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة دولة البحرين وحكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية، كما يُلغى المرسوم بقانون رقم (٢٣) لسنة ٢٠٠٠ بشأن المصادقة على تعديل المادة (٥) وإضافة مادة جديدة برقم (١٣ أ) ضمن اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة دولة البحرين وحكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية الموقعة في مدينة لندن بتاريخ ٢٩ أبريل ١٩٩٨.

المادة الثالثة

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: ١٣ رمضان ١٤٤٤هـ
الموافق: ٤ أبريل ٢٠٢٣م

اتفاقية

بين حكومة مملكة البحرين

وحكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية

بشأن الخدمات الجوية

إن حكومة مملكة البحرين (البحرين) وحكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية (المملكة المتحدة)، المشار إليهما فيما بعد بـ "الطرفين المتعاقدين"؛
باعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في السابع من ديسمبر
1944؛ و

رغبة منهما في إبرام اتفاقية مكملة للاتفاقية المذكورة لغرض إنشاء خدمات جوية بين أراضيها
وفيما ورأتهما؛

فقد اتفقتا على ما يلي:

المادة (1)

تعريف

لأغراض هذه الاتفاقية، وما لم يقتض النص خلاف ذلك، فإن المصطلح:

أ. "سلطات الطيران" تعني بالنسبة لحكومة مملكة البحرين وزارة المواصلات والاتصالات ممثلة في شؤون الطيران المدني وبالنسبة لحكومة المملكة المتحدة وزير النقل وهيئة الطيران المدني أو كلاهما أو السلطات الموازية في إقليم تكون المملكة المتحدة مسؤولة عن علاقته الدولية، أو في كلتا الحالتين، أي شخص أو كيان يتم تعيينه لأداء أي مهام أو وظائف مماثلة تمارسها السلطات المذكورة أعلاه في الوقت الحالي؛

ب. "هذه الاتفاقية" تشمل الملحق لهذه الاتفاقية وأية تعديلات عليه أو على هذه الاتفاقية؛

ج. "الخدمات المتفق عليها" و"الطرق المحددة" لهما المعنى المعطى لهذين المصطلحين في المادة 3 (2) (منح الحقوق) من هذه الاتفاقية؛

د. "شهادة المشغل الجوي" تعني الوثيقة الصادرة لمؤسسة النقل الجوي المعنية والتي تؤكد أن مؤسسة النقل الجوي لديها القدرة المهنية والتنظيمية لضمان التشغيل الآمن للطائرة لأنشطة الطيران المحددة في الشهادة؛

هـ. "خدمات جوية دولية" و"مؤسسة النقل الجوي" و"التوقف لأغراض غير تجارية" تكون لها المعاني المخصصة لها على التوالي في المادة 96 من معاهدة شيكاغو؛

و. "مؤسسة النقل الجوي المعينة" تعني مؤسسة نقل جوي تم تعيينها وفقاً للمادة (4) (التعيين والترخيص) من هذه الاتفاقية؛

ز. "معاهدة شيكاغو" تعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو في 7 ديسمبر 1944 وتتضمن (1) أي تعديل عليها تم التصديق عليه من قبل الطرفين المتعاقدين، و(2) أي ملحق أو تعديل تم اعتماده وفقاً للمادة (90) من تلك المعاهدة، شريطة أن تكون تلك التعديلات والملحق قد أصبحت سارية في أي وقت لدى كل من الطرفين المتعاقدين؛

ح. "الإيكاو" تعني منظمة الطيران المدني الدولي؛

ط. "السعر" يعني الأسعار التي تدفع مقابل نقل الركاب والأمتعة والشحن والشروط التي بموجبها تطبق هذه الأسعار، بالإضافة إلى أسعار وشروط الوكالة والخدمات المساعدة الأخرى، ولكن باستثناء الأجر مقابل نقل البريد وشروط نقل البريد؛

ي. " الخانات الزمنية " تعني الإذن الممنوح لمؤسسة نقل جوي لاستخدام النطاق الكامل للبنية التحتية للمطار اللازمة لتشغيل خدمة جوية في مطار بتاريخ ووقت محددين لغرض الهبوط أو الإقلاع;

ك. " الإقليم " فيما يتعلق بالدولة يكون له المعنى المخصص والمحدد في المادة (2) من معاهدة شيكاغو;

ل. " رسوم الاستخدام " تعني الرسوم التي تفرضها السلطة المختصة على مؤسسات النقل الجوي أو التي تسمح بها تلك السلطة لتوفير معملكات أو مرافق المطار أو مرافق الملاحة الجوية (بما في ذلك مرافق التحليق)، أو الخدمات والمرافق ذات الصلة، للطائرات وطاقمها والركاب والبضائع.

المادة (2)تطبيق معاهدة شيكاغو

تخضع أحكام هذه الاتفاقية لأحكام معاهدة شيكاغو بقدر ما تسري تلك الأحكام على الخدمات الجوية الدولية.

المادة (3)

منح الحقوق

(1) يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية، وذلك لغرض تشغيل الخدمات الجوية الدولية:

أ- الحق في الطيران عبر إقليمه دون الهبوط.

ب- الحق في التوقف في إقليمه لأغراض غير تجارية.

(2) يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المنصوص عليها فيما بعد في هذه

الاتفاقية لغرض تشغيل خدمات جوية دولية على الطرق المحددة في جدول الطرق

المرفق بهذه الاتفاقية. تسمى هذه الخدمات والطرق فيما يلي "الخدمات المتفق عليها" و

"الطرق المحددة" على التوالي. أثناء تشغيل خدمة متفق عليها على طريق محدد، تتمتع

مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد، بالإضافة إلى الحقوق المحددة

في الفقرة (1) من هذه المادة، بالحق في التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في

النقاط المحددة لهذا الطريق في جدول الطرق المرفق بهذه الاتفاقية لغرض نقل وتفريغ

الركاب والبضائع على متن الطائرة بما في ذلك البريد.

(3) لا يوجد بالفقرة (2) من هذه المادة ما يمنح مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد

الطرفين المتعاقدين الحق بنقل المسافرين والبضائع والبريد بمقابل من نقطة في إقليم

الطرف المتعاقد الآخر باتجاه نقطة أخرى في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

(4) إذا لم تتمكن مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد من تشغيل خدمة ما

على طريقها المعتاد بسبب نزاع مسلح أو اضطرابات سياسية أو نتيجة ظروف خاصة

وغير عادية، فعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يبذل قصارى جهده لتسهيل استمرار

تشغيل تلك الخدمة من خلال إعادة ترتيب الطرق بشكل مؤقت ومناسب.

المادة (4)**التعيين والترخيص**

- (1) يحق لكل من الطرفين المتعاقدين تعيين مؤسسات نقل جوي لغرض القيام بتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة وله الحق في سحب أو تعديل هذا التعيين، وذلك بإخطار الطرف المتعاقد الآخر كتابة بذلك.
- (2) عند استلام هذا التعيين، وبناء على الطلبات المقدمة من مؤسسة النقل الجوي المعينة وفق الشكل والطريقة المحددين للحصول على تراخيص التشغيل أو التصاريح الفنية، فعلى الطرف المتعاقد الآخر منح التراخيص والتصاريح اللازمة دون تأخير، شريطة أن:
- أ- في حالة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل المملكة المتحدة:
1. تم تأسيسها ويقع مركز أعمالها الرئيسي في إقليم المملكة المتحدة؛ و
 2. تحمل شهادة مشغل جوي سارية المفعول صادرة عن سلطات الطيران التابعة للمملكة المتحدة، وتمارس هذه السلطة الرقابة التنظيمية الفعالة على مؤسسة النقل الجوي.
- ب - في حالة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين:
1. تم تأسيسها ويقع مركز أعمالها الرئيسي في إقليم مملكة البحرين، ورخصت للعمل بموجب أحكام قانون مملكة البحرين؛ و
 2. تحمل شهادة مشغل جوي سارية المفعول صادرة عن مملكة البحرين؛ و
 3. تحتفظ مملكة البحرين بدورها في الرقابة التنظيمية الفعالة على مؤسسة النقل الجوي.
- ج- أن تكون مؤسسة النقل الجوي المعينة مستوفية للشروط المنصوص عليها بموجب القوانين والأنظمة المطبقة عادة على تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي ينظر في طلب أو طلبات تشغيل الخدمات الجوية الدولية.
- (3) يجوز لمؤسسة النقل الجوي عند تعيينها والترخيص لها، أن تبدأ بتشغيل الخدمات المتفق عليها شريطة التزامها بجميع أحكام هذه الاتفاقية.

المادة (5)

إلغاء أو إيقاف تراخيص التشغيل

(1) يحق لأي من الطرفين المتعاقدين إلغاء، أو وقف، أو تعييد ترخيص التشغيل، أو التصاريح الفنية الصادرة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر:

أ- بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل المملكة المتحدة:

1. إذا لم تؤسس أو لم يكن مركز أعمالها الرئيسي في المملكة المتحدة؛ أو
2. إذا كانت لا تحمل شهادة مشغل جوي سارية المفعول صادرة عن سلطات الطيران في المملكة المتحدة، أو هذه السلطة في المملكة المتحدة لا تمارس أو تحتفظ بالرقابة التنظيمية الفعالة على مؤسسة النقل الجوي.

ب- بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي للمعينة من قبل مملكة البحرين:

1. إذا لم تؤسس أو لم يكن مركز أعمالها الرئيسي في إقليم مملكة البحرين أو كانت غير مرخصة للعمل بموجب أحكام قانون مملكة البحرين؛ أو
2. إذا كانت لا تحمل شهادة مشغل جوي سارية المفعول صادرة عن مملكة البحرين؛ أو
3. إذا لم تكن مؤسسة النقل الجوي خاضعة للرقابة التنظيمية الفعالة لمملكة البحرين.

ج- في حالة إخفاق مؤسسة النقل الجوي بالالتزام بالقوانين واللوائح المشار إليها في المادة 6 (الامتثال للقوانين والأنظمة) من هذه الاتفاقية، أو القوانين المطبقة بشكل طبيعي ومعقول على تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي يمنح هذه الحقوق؛ أو

د- في حالة إخفاق مؤسسة النقل الجوي في الامتثال لأحكام المادة 7 (المنافسة العادلة) من هذه الاتفاقية (والمشاركات بموجب الفقرة (6) من تلك المادة لم تحقق حلاً مرضياً)؛ أو

هـ - وفقاً للفقرة 12 من المادة 11 (أمن الطيران) من هذه الاتفاقية؛ أو

و- إذا لم تلتزم مؤسسة النقل الجوي أو الطرف المتعاقد الآخر بأي حكم من أحكام المادة 11 (أمن الطيران) من هذه الاتفاقية؛ أو

ز- إذا قررت أن المخاوف الأمنية تبرر مثل هذا الإجراء؛ أو

ح- إذا أخفق الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراء المناسب لتعزيز السلامة وفقاً للفقرة (2) من المادة 12 (سلامة الطيران) من هذه الاتفاقية؛ أو

- ط - وفقاً للفقرة (6) من المادة 12 (سلامة الطيران) من هذه الاتفاقية؛ أو
- ي- إذا قررت أن مثل هذا الإجراء ضروري من أجل منع الأمراض أو الحماية منها أو الحد من انتشارها، أو لحماية الصحة العامة؛ أو
- ك- بخلاف ذلك إذا فشلت مؤسسة النقل الجوي في العمل وفقاً للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.
- (2) ما لم يكن اتخاذ إجراء فوري بالإلغاء أو الوقف أو فرض الشروط المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة ضرورياً لمنع حدوث المزيد من الانتهاكات للقوانين والأنظمة، فإن هذا الحق لا يُمارس إلا بعد التشاور مع الطرف الآخر.
- (3) يجب على أي طرف متعاقد يمارس الحقوق المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة إخطار الطرف المتعاقد الآخر كتابةً في أقرب وقت ممكن بأسباب رفض أو تعليق أو تقييد ترخيص التشغيل أو التصريح الفني لمؤسسة النقل الجوي للمعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.
- (4) عند ممارسة حقوقهما المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة، لا يجوز للطرفين المتعاقدين التمييز بين مؤسسات النقل الجوي على أساس الجنسية.

المادة (6)

الامتثال للقوانين والأنظمة

- (1) عند دخول إقليم أحد الطرفين أو أثناء التواجد بداخله أو عند مغادرته، تلتزم مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف الآخر بالقوانين والأنظمة المتعلقة بدخول الطائرات العاملة في الخدمات الجوية الدولية إلى إقليمه والتشغيل فيه والمغادرة منه.
- (2) عند دخول إقليم أحد الطرفين أو أثناء التواجد بداخله أو عند مغادرته، يجب تطبيق قوانينه وأنظمتها الخاصة بدخول ومغادرة المسافرين، طاقم الطائرة، الأمتعة، البضائع، و/أو البريد على متن الطائرة (وتشمل اللوائح التي تتعلق بالدخول، إجراءات التخليص، الهجرة، الجوازات، الجمارك، والحجر الصحي، أو في حالة البريد، اللوائح البريدية) من قبل مؤسسة النقل الجوي ونياية عن هؤلاء المسافرين، وطاقم الطائرة، والأمتعة، والبضائع، وبريد شركات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر.

المادة (7)المنافسة العادلة

(1) يجب أن تكون هناك فرصة عادلة ومتساوية لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين للمنافسة في تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة.

(2) يسمح كل طرف متعاقد لكل مؤسسة نقل جوي معينة بتحديد عدد الرحلات وسعة النقل الجوي الدولي التي تقدمها وفقاً للخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة. وتوافقاً مع هذا الحق، لا يحق لأي طرف متعاقد أن يحد بصورة منفردة من حجم الحركة وعدد الرحلات، أو انتظام الخدمة، أو نوع أو أنواع الطائرات التي تشغيلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، باستثناء ما قد يكون مطلوباً لأسباب جمركية أو فنية أو تشغيلية أو بيئية في ظل ظروف موحدة تتفق مع المادة 15 من معاهدة شيكاغو.

(3) لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يفرض على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أي متطلبات متعلقة بالسعة أو عدد الرحلات أو الحركة بشكل لا يتوافق مع أغراض هذه الاتفاقية.

(4) لا يجوز لأي طرف متعاقد مطالبة مؤسسات النقل الجوي المعينة من الطرف الآخر بتقديم الجداول أو خطط التشغيل الخاصة بها من أجل الموافقة عليها، باستثناء ما يُطلب على أساس غير تمييزي لتنفيذ الشروط الموحدة التي تنص عليها الفقرة (2) من هذه المادة.

(5) لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يسمح لمؤسسات النقل الجوي التابعة له، سواءً بالتعاون مع أي مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى أو بشكل مستقل، بإساءة استخدام القوة السوقية بطريقة يكون لها أو من المحتمل أن يكون لها أو تهدف إلى إضعاف أحد المنافسين أو استبعاده من الطريق.

(6) إذا رأى أحد الطرفين المتعاقدين أن مؤسسات النقل الجوي التابعة له تتعرض لممارسات تمييز أو عدم انصاف من جانب الطرف المتعاقد الآخر، أو في حالة عدم تنفيذ الطرف المتعاقد الآخر أحكام هذه المادة، فيجوز له طلب المشاورات وإبلاغ الطرف المتعاقد الآخر بأسباب عدم رضاه. ويتعين عقد هذه المشاورات في موعد لا يتجاوز 30 يوماً بعد تسلم الطلب، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

المادة (8)

الخانات الزمنية للهبوط والإقلاع

على كل طرف أن يتأكد من تطبيق الأنظمة والقواعد الإرشادية والإجراءات التي تتعلق بتخصيص الخانات الزمنية للهبوط والإقلاع في مطاراته الكائنة في إقليمه بطريقة تتسم بالشفافية والفاعلية وعدم التمييز وذلك في المواعيد المناسبة.

المادة (9)

الأسعار

- (1) يسمح كل طرف متعاقد بتحديد أسعار للخدمات الجوية الدولية بحرية من قبل كل مؤسسة نقل جوي معينة على أساس المنافسة العادلة. لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين مطالبة مؤسسات النقل الجوي التابعة له باستشارة مؤسسات النقل الجوي الأخرى حول الأسعار التي تفرضها أو تقترح تحصيلها مقابل الخدمات بموجب هذه الاتفاقية.
- (2) لا يجوز للطرفين المتعاقدين أن يطلبوا تقييم الأسعار لسلطات الطيران أو إشعارها بها.

المادة (10)

الضرائب، الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

(1) يعني الطرفان المتعاقدان من جميع الرسوم الجمركية وضرائب الإنتاج الوطنية والرسوم الوطنية المعادلة:

أ- الطائرات التي يتم تشغيلها في الخدمات الجوية الدولية من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من أي من الطرفين المتعاقدين؛ و

ب- المواد التالية التي أدخلتها مؤسسة نقل جوي معينة تابعة لطرف متعاقد إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر:

1. معدات الإصلاح والصيانة والخدمة والأجزاء المكونة لها؛

2. معدات مناولة الركاب والأجزاء المكونة لها؛

3. معدات تحميل البضائع والأجزاء المكونة لها؛

4. المعدات الأمنية بما في ذلك الأجزاء المكونة لإدراجها في المعدات الأمنية؛

5. المواد التعليمية والوسائل التدريبية.

6. وثائق مؤسسات النقل الجوي والمشغلين؛ و

ج- المواد التالية التي أدخلتها مؤسسة نقل جوي معينة تابعة لطرف متعاقد إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو تم توريدها إلى مؤسسة نقل جوي معينة تابعة لطرف متعاقد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر:

1. مخزون الطائرات (بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر المواد الغذائية والمشروبات والتبغ) سواء تم إدخالها إلى، أو تحميلها على متن الطائرة في، إقليم الطرف المتعاقد الآخر؛

2. الوقود و مواد التشحيم والإمدادات الفنية الاستهلاكية؛

3. قطع الغيار بما في ذلك المحركات. و

د- معدات الكمبيوتر والأجزاء المكونة لها التي أدخلتها مؤسسة نقل جوي معينة تابعة لطرف متعاقد إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر للمساعدة في واحد أو أكثر من الأمور التالية:

1. إصلاح الطائرات أو صيانتها أو خدمتها؛
 2. التعامل مع الركاب في المطار أو على متن الطائرة؛
 3. تحميل البضائع على الطائرات أو تفريغها؛
 4. إجراءات التفتيش الأمني للركاب أو البضائع؛
- يشترط بالنسبة للمواد المنصوص عليها في الفقرات الفرعية (ب) - (د) أنها للاستخدام على متن طائرة أو في حدود مطار دولي فيما يتعلق بإنشاء أو صيانة خدمة جوية دولية من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة المعنية.
- (2) لا يمتد الإعفاء من الرسوم الجمركية ورسوم الإنتاج الوطنية والرسوم الوطنية المماثلة إلى الرسوم على أساس تكلفة الخدمات المقدمة إلى مؤسسات النقل الجوي المعينة لطرف متعاقد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
- (3) قد يلزم الاحتفاظ بالمعدات والإمدادات المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة تحت إشراف أو رقابة السلطات المختصة.
- (4) يجب أن تكون الإعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة متاحة أيضاً في الحالات التي تكون فيها مؤسسة النقل الجوي المعينة من طرف متعاقد قد دخلت في ترتيبات مع مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى لغرض اعارة أو لنقل المواد المحددة في الفقرة (1) من هذه المادة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تتمتع مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي الأخرى أيضاً بهذا الإعفاء من هذا الطرف المتعاقد الآخر.
- (5) لا يوجد في هذه الاتفاقية ما يمنع الطرف المتعاقد من فرض ضرائب أو استقطاعات أو رسوم جمركية أو رسوم أخرى أو رسوم على الوقود الموفر في إقليمه، على أساس غير تمييزي، لاستخدامه في طائرة تابعة لمؤسسة نقل جوي تعمل بين نقطتين في إقليمه.

المادة (11) أمن الطيران

(1) يؤكد الطرفان المتعاقدان، تمسكاً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التخلف غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا وفقاً لأحكام اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963م، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970م، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971م، والبروتوكول المكمل لها بشأن قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في 24 فبراير 1988م، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها للموقعة في 1 مارس 1991، وأي اتفاقية لأمن الطيران تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

(2) يقدم الطرفان المتعاقدان عند الطلب كل المساعدة الضرورية إلى بعضهما البعض لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطائرات، وركابها، وطاقمها، والمطارات، وتجهيزات مرافق الملاحة الجوية، ومنع أي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.

(3) حين يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، أو أية أفعال غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات، أو ركابها، أو طاقمها، أو المطارات، أو تجهيزات مرافق الملاحة الجوية، فإنه يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات، وغير ذلك من التدابير الملازمة التي تستهدف إنهاء الواقعة أو وضع حد للتهديد بها بسرعة وأمان.

(4) يجب على كل طرف متعاقد أن يتخذ التدابير التي يراها ممكنة لضمان أن الطائرة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، التي تتعرض لعمل من أعمال التدخل غير المشروع وتهبط على إقليمه، تظل محجوزة على الأرض، ما لم تكن مغادرة تلك الطائرة ضرورية لحماية الأرواح البشرية. وتتخذ هذه التدابير على أساس التشاور المشترك كلما كان ذلك عملياً.

(5) يتصرف الطرفان المتعاقدان في إطار علاقتهما المتبادلة، ووفقاً لأحكام أمن الطيران الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني الدولي، والمحددة في صورة ملاحق لمعاهدة شيكاغو بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية على الطرفين المتعاقدين. ويجب على كل طرف متعاقد أن يلزم مؤسسات النقل الجوي التابعة له ومشغلي المطارات على إقليمه بالتقيد بتلك الأحكام. وبناء على ذلك يجب على كل طرف متعاقد، عند الطلب، أن

يقدم للطرف الآخر إخطار بأي اختلاف بين قوانينه ولوائحه وممارسته الوطنية، ومعايير أمن الطيران الواردة في الملاحق المشار إليها في هذه الفقرة. يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت دون تأخير مع الطرف المتعاقد الآخر لمناقشة هذه الاختلافات.

(6) يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجب إلزام مؤسسات النقل الجوي التابعة له بمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة الخامسة من هذه المادة المطلوبة لدى الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للدخول في إقليمه. عند مغادرة إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو التواجد فيه يجب على مؤسسات النقل الجوي مراعاة أحكام أمن الطيران بما يتوافق مع القانون النافذ في تلك الطرف. وعلى كل طرف متعاقد أن يتأكد من التطبيق الفعال للإجراءات الأمنية الملائمة داخل إقليمه من أجل حماية الطائرة، وفحص الركاب، وأفراد الطاقم، والأمتعة اليدوية، والبضائع، والشحن، ومخزون الطائرة قبل وأثناء الصعود للطائرة، أو تحميل البضائع على متنها، وأن يتم تعديل تلك التدابير الأمنية لمواجهة أي تهديد متزايد أو محدد لأمن الطيران المدني عند الاقتضاء. يوافق كل طرف متعاقد على مراعاة متطلبات الأحكام الأمنية للطرف المتعاقد الآخر أثناء المغادرة من إقليمه أو أثناء التواجد فيه.

(7) يجب على كل طرف متعاقد، إذا طلب تدابير أمنية إضافية لرحلة (رحلات) محددة، أن يضمن عقد المشاورات المناسبة وأن يأخذ في الاعتبار للتدابير البديلة للطرف المتعاقد الآخر المعادلة لتلك التدابير المطلوبة. يضمن كل طرف متعاقد تلبية الطلبات المقدمة من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ تدابير أمنية إضافية فيما يتعلق برحلة (رحلات) محددة من إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر إلى أقصى حد ممكن.

(8) في إطار الاحترام المتبادل الكامل لسيادة كل طرف، يجوز للطرف المتعاقد فرض تدابير أمنية كشرط لدخول إقليمه. حيثما أمكن، يجب على هذا الطرف المتعاقد أن يأخذ في الاعتبار التدابير الأمنية المطبقة بالفعل من قبل الطرف المتعاقد الآخر وأي آراء يقدمها الطرف المتعاقد الآخر. ومع ذلك، يعترف كل طرف بأنه لا يوجد في هذه المادة ما يحد من قدرة أي طرف متعاقد على رفض السماح بدخول إقليمه من قبل أي رحلة أو رحلات جوية يعتبر أنها تمثل تهديداً أمنياً على إقليمه.

(9) يجوز للطرف المتعاقد أن يتخذ تدابير طارئة لمواجهة تهديد أمني محدد. ويجب إبلاغ الطرف المتعاقد الآخر فوراً بهذه التدابير.

(10) مع عدم الإخلال بضرورة اتخاذ إجراءات فورية لحماية أمن الطيران، يؤكد الطرفان المتعاقدان أنه عند النظر في التدابير الأمنية، يجب على الطرف المتعاقد أن يقيم الآثار السلبية المحتملة والمؤثرة على الخدمات الجوية الدولية، وأن يأخذ هذه العوامل في الاعتبار ما لم يفرض القانون خلاف ذلك، عند تحديد التدابير الضرورية والمناسبة والملائمة لمعالجة هذه المخاوف الأمنية.

(11) يجوز لأي طرف متعاقد أن يطلب التشاور في أي وقت بشأن التدابير الأمنية التي اعتمدها الطرف المتعاقد الآخر. وتعد هذه المشاورات في غضون 30 يوماً من تاريخ ذلك الطلب. وإذا اعتقد طرف متعاقد لأسباب معقولة أن الطرف المتعاقد الآخر لم يمثل لأحكام هذه المادة، فيجوز له أن يطلب فوراً عقد مشاورات مع الطرف الآخر. الإخفاق في التوصل إلى اتفاق مرضي خلال خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ هذا الطلب، سيعتبر سبباً لإيقاف تراخيص التشغيل أو التصاريح الفنية الصادرة لمؤسسة أو لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر، أو لإلغائها، أو لتقييدها.

(12) في حالة الطوارئ، يجوز للطرف المتعاقد اتخاذ إجراء مؤقت قبل انقضاء 15 يوماً. يتم إيقاف أي إجراء يتم اتخاذه وفقاً لهذه الفقرة عند امتثال الطرف المتعاقد الآخر لأحكام الأمن الواردة في هذه المادة أو وفقاً لما يتفق عليه الطرفان.

المادة (12)سلامة الطيران

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

(2) إذا تبين لطرف متعاقد بعد إجراء المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحافظ على أو لا يدير بفعالية معايير السلامة في أي من تلك المجالات، والتي تكون مساوية على الأقل للحد الأدنى من المعايير المقررة في ذلك الوقت وفقاً لمعاهدة شيكاغو، فعلى الطرف المتعاقد الأول أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر بما تبين له وبالخطوات التي يعتبرها لازمة للتوافق مع الحد الأدنى من المعايير، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يتخذ الإجراء التصحيحي المناسب. عدم اتخاذ الطرف المتعاقد الآخر الإجراء المناسب في غضون 15 يوماً أو أي فترة أطول حسبما يتم الاتفاق عليه، يعد حالة تدرج تحت نطاق الفقرة (1) (ح) من المادة 5 (إلغاء أو إيقاف تراخيص للتشغيل) من هذه الاتفاقية.

(3) على الرغم من الالتزامات المذكورة في المادة (16) والمادة (33) من معاهدة شيكاغو، فبإيه من المتفق عليه أن أي طائرة يتم تشغيلها من قبل أو، بموجب عقد إيجار، نيابة عن مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي تابعة لأي طرف متعاقد في خدمات إلى أو من إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر، تخضع أثناء وجودها داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر، للفحص من قبل المختصين المخولين من قبل الطرف المتعاقد الآخر على الطائرة وحولها للتأكد من صلاحية وثائق الطائرة ورخص أفراد طاقمها، ومن الحالة الظاهرية للطائرة ومعداتنا (ويسمى الفحص في هذه المادة بالفحص الميداني) شريطة ألا يؤدي ذلك لتأخير غير معقول لذات الطائرة.

(4) إذا ما أسفر الفحص الميداني أو سلسلة الفحوصات الميدانية إلى أي مما يلي:

- أ- قلق جدي من عدم استيفاء الطائرة أو تشغيلها للحد الأدنى من المعايير المقررة في ذلك الوقت وفقاً لمعاهدة شيكاغو، أو
- ب- قلق جدي من وجود نقص في الصيانة الفعلية وفي إدارة معايير السلامة المقررة في ذلك الوقت وفقاً لمعاهدة شيكاغو،

فإن للطرف المتعاقد الذي يجري الفحص، لأغراض المادة (33) من معاهدة شيكاغو، الحرية في أن يستنتج أن المتطلبات التي أصدرت أو اعتمدت بناءً عليها الشهادات أو الرخص الخاصة

بالطائرة أو بطاقتها، أو أن المتطلبات التي تم تشغيل الطائرة بناء عليها، لا تطابق أو تفوق الحد الأدنى من المعايير المقررة وفقاً لمعاهدة شيكاغو.

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

(6) يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في تعليق أو إلغاء ترخيص تشغيل مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً، إذا استنتج سواء نتيجة للفحص الميداني أو لسلسلة الفحوصات الميدانية، أو لرفض السماح بإجراء الفحص الميداني أو التشاور أو بآلية طريقة أخرى، أن اتخاذ إجراء فوري يعتبر ضرورياً لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.

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

المادة (13)

الرمز المشترك

أثناء تشغيل أو تنفيذ الخدمات بموجب هذه الاتفاقية، يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة، وفقاً للقوانين والأنظمة السارية التي تخضع لها المناقمة، عقد ترتيبات الرمز المشترك مع أي مؤسسة نقل جوي أخرى، بشرط أن:

- أ- يتم تشغيل كل رحلة تشكل جزءاً من الخدمة التي تسري عليها الترتيبات من قبل مؤسسة نقل جوي مؤهلة لتشغيل تلك الرحلة؛ و
- ب- فيما يتعلق بكل تذكرة مبيعة، يُبلغ المشتري في نقطة البيع بمؤسسة النقل للجوي التي ستقوم بتشغيل كل قطاع من قطاعات الخدمة.

المادة (14)

التأجير

- (1) يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد بتنفيذ الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة باستخدام الطائرات (أو الطائرات وطواقمها) المستأجرة من أي شركة، بما في ذلك مؤسسات النقل الجوي الأخرى، بشرط أن يكون مصرحاً لها باستخدام الطائرة على هذا الأساس من جانب سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين.
- (2) من أجل استخدام الطائرة على أساس الإيجار وفقاً للفقرة (1) من هذه المادة، تلتزم مؤسسات النقل الجوي المعينة بأن تفي بالشروط المنصوص عليها في القوانين والأنظمة التي تسري عادة على تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرفين المتعاقدين.

المادة (15)

المناولة الأرضية

وفقاً لقوانين وأنظمة كل طرف متعاقد، يكون لمؤسسات النقل الجوي المعينة، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، تنفيذ المناولة الأرضية الخاصة بها (يُشار إليها في هذه المادة بـ "المناولة الذاتية")، أو بحسب اختيارها، الحق في الاختيار من بين الموردين المتنافسين الذين يقدمون خدمات المناولة الأرضية بشكل كلي أو جزئي. حيث تحدد هذه القوانين والأنظمة من المناولة الذاتية أو تمنعها وحيث لا توجد أي منافسة فعالة بين الموردين ممن يقدمون خدمات المناولة الأرضية، فيتعين معاملة مؤسسة النقل الجوي المعينة على أساس غير تمييزي من حيث وصولها إلى المناولة الذاتية وخدمات المناولة الأرضية المقدمة من المورد أو الموردين.

المادة (16)

تحويل الإيرادات

يحق لأي من مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد، عند الطلب، أن تحول وترسل جميع الإيرادات التي حصلت عليها من بيع خدمات النقل الجوي والأنشطة المرتبطة بها ارتباطاً مباشراً بما يتجاوز المبالغ التي أنفقتها محلياً إلى البلد الذي تختاره، ويجب أن يسمح بهذا التحويل والإرسال بدون قيود بموجب سعر الصرف الساري في الوقت الذي تكون فيه تلك الإيرادات معدة للتحويل والإرسال، ويجب ألا تخضع لأي رسوم باستثناء الرسوم التي تتطلبها المصارف عادة لقيامها بالإرسال والتحويل.

المادة (17)**تمثيل مؤسسات النقل الجوي والمبيعات**

يسمح لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد بما يلي:

- أ. وفقاً للقوانين والأنظمة المتعلقة بالدخول والإقامة والتوظيف للطرف المتعاقد الآخر، أن تجلب وتستدعي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر أعضاء فريقها الإداري والفني والتشغيلي وغيرهم من المختصين ممن تعتبرهم مؤسسة النقل الجوي المعينة ضروريين بشكل معقول لتقديم الخدمات الجوية الدولية؛
- ب. استخدام خدمات وموظفي أي منظمة أو شركة أو مؤسسة نقل جوي أخرى تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر؛
- ج. تأسيس مكاتب في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لتقديم خدمات النقل الجوي ومن أجل تسويق وبيع خدمات النقل الجوي والأعمال المتصلة بها؛ و
- د. المشاركة في بيع وتسويق الخدمات الجوية الدولية والخدمات الإضافية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، سواءً بشكل مباشر أو من خلال وكلاء أو وسطاء آخرين معينين من قبل مؤسسة النقل الجوي. ويجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة أن تبيع، ولكل شخص مطلق الحرية في الشراء، خدمات النقل والخدمات الإضافية بالعملة المحلية أو بأي عملة أخرى قابلة للتحويل بحرية.

المادة (18)

رسوم الاستخدام

(1) يجب أن تكون رسوم الاستخدام التي تفرضها السلطات أو الجهات المختصة لكل طرف متعاقد على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر، عادلة ومعقولة ولا تكون تمييزية بشكل غير عادل وتقسّم بالتساوي على فئات المستخدمين. وفي جميع الحالات، يجب أن تفرض رسوم الاستخدام هذه على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بشروط ليست أقل مواءمة من أفضل الشروط المتاحة لأي مؤسسة نقل جوي أخرى في وقت فرض هذه الرسوم.

(2) يمكن أن تعكس رسوم الاستخدام التي تفرضها السلطات أو الجهات المختصة في طرف متعاقد على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر التكلفة الإجمالية التي تكبدها هذه السلطات أو الجهات لتوفر، بشكل مناسب وليس مبالغاً فيه، المطار وبيئة المطار والملاحة الجوية وأمن الطيران والمرافق والخدمات ذات الصلة في المطار أو داخل منظومة المطار. قد تشمل أي من هذه الرسوم عائدات معقولة على الأصول. يتعين توفير المرافق والخدمات، التي يتم دفع رسوم لها، على أساس اقتصادي وفعال.

(3) يبذل كل طرف متعاقد قصارى جهده من أجل التأكد من إجراء المشاورات التي تتعلق برسوم الاستخدام بين الجهات أو السلطات المختصة في إقليمه ومؤسسات النقل الجوي التي تستخدم الخدمات والمرافق، وأن تتبادل هذه الجهات أو السلطات المختصة ومؤسسات النقل الجوي هذه المعلومات حسبما يلزم للسماح بإجراء مراجعة دقيقة لمعقولية الرسوم وفقاً لمبادئ الفقرة (1) والفقرة (2) من هذه المادة. على كل طرف متعاقد بذل قصارى جهده للتأكد من أن الجهات أو السلطات المختصة تقدم للمستخدمين إشعاراً في فترة معقولة بأي عرض بالتغييرات التي تتعلق برسوم الاستخدام من أجل تمكين المستخدمين من التعبير عن وجهات نظرهم قبل اعتماد التغيير.

(4) لا يجوز لأي من الطرفين أن يخالف أحد أحكام هذه المادة، إلا إذا:

أ- فشل في إجراء مراجعة، أو فشل في إجراء مراجعة مستقلة، بشأن الرسوم أو الممارسة التي هي موضوع شكوى من جانب الطرف المتعاقد الآخر في غضون فترة زمنية معقولة؛ أو

ب- فشل بعد هذه المراجعة في اتخاذ جميع الخطوات التي تقع في نطاق صلاحياته لتصحيح أي رسوم أو ممارسة تتعارض مع هذه المادة.

المادة (19)

النقل المتعدد الوسائط

يُسمح لمؤسسات النقل الجوي لكل طرف متعاقد باستخدام، فيما يتصل بالخدمات الجوية الدولية، أي نقل متعدد الوسائط إلى أو من أي نقاط في إقليمي الطرفين المتعاقدين أو بلدان أخرى. يجوز لمؤسسات النقل الجوي اختيار إجراء النقل متعدد الوسائط الخاصة بها أو تقديمه من خلال ترتيبات تشمل الرمز المشترك مع مؤسسات نقل أخرى. يجوز عرض خدمات النقل متعدد الوسائط هذه باعتبارها خدمة نقل بيني وبسعر واحد للنقل متعدد الوسائط والنقل الجوي المشترك، بشرط إبلاغ المسافرين وشركات الشحن بمزودي خدمات النقل المشاركين.

المادة (20)

حماية البيئة

- (1) يدعم الطرفان المتعاقدان الحاجة إلى حماية البيئة من خلال تعزيز التنمية المستدامة للطيران.
- (2) عند اتخاذ التدابير البيئية، فيجب اتباع المعايير البيئية للطيران التي تتبناها منظمة الطيران المدني الدولي في ملاحق معاهدة شيكاغو بامتناء الاختلافات التي تم إيداعها.
- (3) لا يجوز تفسير أي شيء في هذه الاتفاقية على أنه يحد من صلاحيات السلطات المختصة للطرف المتعاقد عند اتخاذ جميع التدابير المناسبة لمنع أو بخلاف ذلك التعامل مع التأثيرات البيئية للخدمات الجوية، بشرط أن تكون هذه التدابير متوافقة بشكل كامل مع حقوقها والتزاماتها بموجب القانون الدولي وتطبق دون تمييز من حيث الجنسية.

المادة (21)

المشاورات

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت طلب إجراء مشاورات بشأن تنفيذ، أو تفسير، أو تطبيق، أو تعديل هذه الاتفاقية أو الامتثال لها. يجب أن تبدأ هذه المشاورات، التي قد تكون بين سلطات الطيران، في غضون 60 يوماً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للطلب كتابياً، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

المادة (22)

تسوية المنازعات

(1) إذا نشأ أي نزاع بين الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، فيتعين على الطرفين المتعاقدين السعي لتسوية هذا النزاع عن طريق التفاوض في المقام الأول.

(2) إذا فشل الطرفين المتعاقدين في التوصل لتسوية للنزاع عن طريق التفاوض، فيجوز لهما إحالة هذا النزاع إلى الشخص أو الجهة التي يتفقان عليها أو، ببناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين، يجب أن يقدم للحصول على حكم من هيئة تحكيم تتكون من ثلاثة محكمين وتتشكل على النحو التالي:

أ- على كل طرف من الطرفين المتعاقدين أن يعين، خلال 30 يوماً من تسلم طلب التحكيم، محكماً واحداً. ويتعين تعيين محكم من مواطني دولة ثالثة، والذي يعمل كرئيس هيئة التحكيم، كمحكم ثالث بالاتفاق بين المحكمين خلال 60 يوماً من تعيين المحكم الثاني؛

ب- في حالة عدم إجراء أي تعيين خلال المدد الزمنية المحددة أعلاه، فيجوز لأي طرف من الطرفين المتعاقدين مطالبة رئيس منظمة الطيران المدني الدولي بإجراء التعيينات اللازمة خلال 30 يوماً. إذا كان الرئيس يحمل نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، فيطلب من نائب الرئيس بإجراء التعيين. إذا كان نائب الرئيس يحمل نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين فيطلب من عضو منظمة الطيران المدني الدولي التالي من حيث الرتبة والذي لا يحمل جنسية أي من الطرفين المتعاقدين بإجراء التعيين.

(3) فيما عدا ما تنص عليه هذه المادة فيما بعد أو ما يتم الاتفاق عليه خلاف ذلك بين طرفي التعاقد، تحدد هيئة التحكيم حدود اختصاصاتها وتضع إجراءاتها الخاصة. يتعين عقد مؤتمر، بتوجيهات من هيئة التحكيم أو بناءً على طلب أي طرف من طرفي التعاقد، لتحديد القضايا الدقيقة التي تخضع للتحكيم والإجراءات المحددة التي يتعين اتباعها، في موعد لا يتجاوز 30 يوماً بعد تشكيل هيئة التحكيم بالكامل.

(4) باستثناء ما يتفق عليه الطرفان المتعاقدان أو ما تدرره هيئة التحكيم، على كل طرف متعاقد أن يقدم مذكرة في غضون 45 يوماً من تشكيل هيئة التحكيم بالكامل. يجوز لكل طرف متعاقد أن يقدم رداً خلال 60 يوماً من تقديم مذكرة الطرف المتعاقد الآخر. تعقد هيئة التحكيم جلسة استماع بناءً على طلب أي طرف متعاقد أو بحسب تقديرها خلال 30 يوماً بعد الموعد المحدد لتقديم الردود.

- (5) يجب أن تحاول هيئة التحكيم إصدار قرار مكتوب خلال 30 يوماً من انتهاء جلسات الاستماع، أو في حالة عدم انعقاد جلسات استماع، خلال 30 يوماً من تاريخ تقديم ردود الطرفين. ويجب أن يكون القرار مسبب ويتم اتخاذه بتصويت الأغلبية.
- (6) يجوز للطرفين المتعاقدين تقديم طلبات بتوضيح قرار هيئة التحكيم خلال 15 يوماً بعد تسلمه، على أن يصدر هذا التوضيح خلال 15 يوماً من تقديم هذا الطلب.
- (7) يتعين أن يكون قرار هيئة التحكيم نهائياً وملزماً للطرفين المتعاقدين.
- (8) يتحمل كل طرف متعاقد تكاليف المحكم الذي عينه. بينما يتم تقسيم التكاليف الأخرى لهيئة التحكيم بالتساوي بين الطرفين المتعاقدين وتشمل أي مصروفات متكبدة من جانب الرئيس ونائب الرئيس وعضو منظمة الطيران المدني الدولي في تنفيذ الإجراءات الواردة في الفقرة (2) (ب) من هذه المادة.

المادة (23)

التعديل

- (1) يجوز تعديل هذه الاتفاقية بموافقة الطرفين المتعاقدين.
- (2) أي تعديل لهذه الاتفاقية يدخل حيز النفاذ وفقاً للإجراءات المتصوص عليها في المادة 26 من هذه الاتفاقية.

المادة (24)التسجيل لدى الإيكارو

على الأطراف المتعاقدة تسجيل هذه الاتفاقية وأي تعديل عليها لدى الإيكارو.

المادة (25)

الإنهاء

- (1) يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابةً قراره بإنهاء هذه الاتفاقية، ويجب أن يبلغ هذا الإخطار في ذات الوقت للإيكاو.
- (2) تنتهي هذه الاتفاقية في منتصف الليل (في مكان استلام الإخطار) مباشرة قبل الذكرى السنوية الأولى لتاريخ استلام الإخطار من قبل الطرف المتعاقد الآخر، ما لم يتم سحب الإخطار بالاتفاق قبل نهاية هذه الفترة.
- (3) وفي حال عدم وجود إقرار بالاستلام من قبل الطرف المتعاقد الآخر، يعتبر الإخطار مستملاً بعد 14 (أربعة عشر) يوماً من استلام الإيكاو للإخطار.

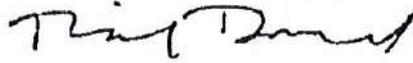
المادة (26)الدخول حيز النفاذ

(1) تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بمجرد أن يخطر الطرفان المتعاقدان بعضهما البعض من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية باستكمال الإجراءات الدستورية اللازمة لدخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ.

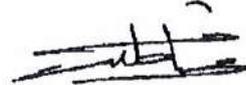
(2) تنتهي الاتفاقية المبرمة بين حكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى وإيرلندا الشمالية وحكومة دولة البحرين بشأن الخدمات الجوية الموقعة في لندن في 29 أبريل 1998 من تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ.

وإشهاداً على ذلك، قام الموقعان أدناه، المفوضان حسب الأصول من حكومتيهما، بتوقيع هذه الاتفاقية.

حررت في المنامة مملكة البحرين بتاريخ: ١٠ يونيو ٢٠٢٢. من نسختين باللغتين العربية والإنجليزية، ولكل من النصين حجية متساوية، وفي حال الاختلاف في التفسير يرجح النص الإنجليزي.



عن حكومة المملكة المتحدة لبريطانيا
العظمى وإيرلندا الشمالية



عن حكومة مملكة البحرين

الملحق

جدول الطرق

القسم 1

أ. الطرق التي من المقرر تشغيلها من جانب مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل المملكة المتحدة:

من نقاط خارج إقليم المملكة المتحدة عبر إقليم المملكة المتحدة ونقاط وسيطة إلى أي نقطة أو نقاط في إقليم مملكة البحرين ونقاط فيما وراء.

ملاحظات:

يجوز أخذ الحركة (والتي تشمل جميع أشكال حركة التوقف) في نقطة وسيطة منصوص عليها في إقليم مملكة البحرين أو يجوز أخذها في إقليم مملكة البحرين لتحديد في نقطة فيما وراء، والعكس صحيح وفقاً للترتيبات التي تحددها سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين بشكل مشترك من وقت لآخر.

ب. الطرق التي من المقرر تشغيلها من جانب مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين:

من نقاط خارج إقليم مملكة البحرين عبر إقليم مملكة البحرين ونقاط وسيطة إلى أي نقطة أو نقاط في إقليم المملكة المتحدة ونقاط فيما وراء.

ملاحظات:

يجوز أخذ الحركة (والتي تشمل جميع أشكال حركة التوقف) في نقطة وسيطة منصوص عليها في إقليم المملكة المتحدة أو يجوز أخذها في إقليم المملكة المتحدة لتحديد في نقطة فيما وراء، والعكس صحيح وفقاً لهذه الترتيبات التي تحددها سلطات الطيران الجوية للطرفين المتعاقدين بشكل مشترك من وقت لآخر.

القسم 2

المرونة التشغيلية

يجوز لمؤسسات النقل الجوي التي يعينها أي طرف متعاقد، في أي من أو جميع الرحلات الجوية، وبحسب اختيارها:

- 1- تشغيل الرحلات الجوية في أي من الاتجاهين وكلاهما؛
- 2- دمج أرقام رحلات جوية مختلفة في عملية طيران واحدة؛
- 3- خدمة النقل الوسيطة وفيما وراء على الطرق بأي مجموعة وأي ترتيب؛
- 4- حذف للتوقيات في أي نقطة أو نقاط؛
- 5- نقل الحركة بين طائرة تابعة لذات مؤسسة النقل الجوي في أي نقطة (تغيير الطائرة)؛
- 6- تقديم الخدمات على أية نقط و واقعة فيما وراء أي نقطة داخل إقليمه، سواء بتغيير أو بدون تغيير الطائرة أو رقم الرحلة الجوية ويجوز الإعلان عن هذه الخدمات للجمهور؛
- 7- تنفيذ حركة التوقف خلال أي نقاط سواء داخل أو خارج إقليم أي طرف من الطرفين المتعاقدين؛
- 8- نقل حركة العبور عبر إقليم الطرف الآخر؛
- 9- دمج الحركة على نفس الطائرة بغض النظر عن مكان نشأة هذه الحركة؛
- 10- خدمة أكثر من نقطة واحدة بنفس الخدمة (الجمع بين نقاط في إقليم الطرف المتعاقد).

**AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE KINGDOM OF BAHRAIN
AND THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND
NORTHERN IRELAND**

CONCERNING AIR SERVICES

The Government of the Kingdom of Bahrain ("Bahrain") and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland ("the United Kingdom") the hereinafter referred to as the "Contracting Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

Desiring to conclude an agreement supplementary to the said Convention for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories;

Have agreed as follows:

ARTICLE 1

Definitions

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

functions;

- (a) "aeronautical authorities" means in the case of Bahrain the Ministry of Transportation and Telecommunication represented by Bahrain Civil Aviation Affairs, and in the case of the United Kingdom, the Secretary of State for Transport and the Civil Aviation Authority, or both, or the equivalent authorities for a territory for whose international relations the United Kingdom is responsible, as the case may be; or in both cases, any person or body who may be designated to perform any functions at present exercisable by the above-mentioned authorities or similar functions;
- (b) "this Agreement" includes the Annex hereto and any amendments to it or to this Agreement;
- (c) "the agreed services" and "the specified routes" have the meaning given to those terms in Article 3(2) (Grant of Rights) of this Agreement;
- (d) "Air Operator's Certificate" means a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organisation to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;
- (e) "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Chicago Convention;
- (f) "designated airline" means an airline which has been designated in accordance with Article 4 (Designation and Authorisation) of this Agreement;
- (g) "the Chicago Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944 and includes: (i) any amendment thereof which has been ratified by both Contracting Parties; and (ii) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of that Convention, insofar as such amendment or annex is at any given time effective for both Contracting Parties;
- (h) "ICAO" means the International Civil Aviation Organization;
- (i) "price" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration for the carriage of mail and conditions for the carriage of mail;
- (j) "slot" means the permission given to an airline to use the full range of airport infrastructure necessary to operate an air service at an airport on a specific date and time for the purpose of landing or take-off;

(k) "territory" in relation to a State has the meaning assigned to it in Article 2 of the Chicago Convention;

(l) "user charges" means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or of air navigation facilities (including facilities for overflights), or related services and facilities, for aircraft, their crews, passengers and cargo.

ARTICLE 2**Applicability of the Chicago Convention**

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

ARTICLE 3

Grant of Rights

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights in respect of operating its international air services:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops for non-traffic purposes in its territory.

(2) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights hereinafter specified in this Agreement for the purpose of operating international air services on the routes specified in the Route Schedule annexed to this Agreement. Such services and routes are hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. While operating an agreed service on a specified route the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy in addition to the rights specified in paragraph (1) of this Article the right to make stops in the territory of the other Contracting Party at the points specified for that route in the Route Schedule annexed to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

(4) 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 rearrangements of routes.

ARTICLE 4

Designation and Authorisation

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate airlines for the purpose of operating the agreed services on each of the specified routes and to withdraw or alter such designations. Such designation shall be transmitted to the other Contracting Party in writing.

(2) On receipt of such a designation, and on applications from a designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorisations and technical permissions, the other Contracting Party shall grant appropriate authorisations and permissions without delay, provided:

- (a) in the case of an airline designated by the United Kingdom:
 - (i) it is incorporated and has its principal place of business in the territory of the United Kingdom; and
 - (ii) it holds a current Air Operator's Certificate issued by an aeronautical authority of the United Kingdom, and that authority exercises and maintains effective regulatory control of the airline;
- (b) in the case of an airline designated by Bahrain:
 - (i) it is incorporated and has its principal place of business in the territory of Bahrain and is licenced in accordance with the applicable law of the Kingdom of Bahrain; and
 - (ii) it holds a current Air Operator's Certificate issued by Bahrain; and
 - (iii) Bahrain maintains effective regulatory control of the airline;
- (c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.

(3) When an airline has been so designated it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the applicable provisions of this Agreement.

ARTICLE 5**Revocation or Suspension of Operating Authorisations**

(1) Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline of the other Contracting Party:

- (a) where, in the case of an airline designated by the United Kingdom:
 - (i) it is not incorporated or does not have its principal place of business in the territory of the United Kingdom; or
 - (ii) it does not hold a current Air Operator's Certificate issued by an aeronautical authority of the United Kingdom, or an aeronautical authority of the United Kingdom does not exercise or maintain effective regulatory control of the airline
- (b) where, in the case of an airline designated by Bahrain:
 - (i) it is not incorporated or does not have its principal place of business in the territory of Bahrain or is not licenced in accordance with the applicable law of the Kingdom of Bahrain, or
 - (ii) it does not hold a current Air Operator's Certificate issued by Bahrain; or
 - (iii) Bahrain does not maintain effective regulatory control of the airline;
- (c) if the airline fails to comply with the laws or regulations referred to in Article 6 (Compliance with Laws and Regulations) of this Agreement, or the laws normally and reasonably applied to the operation of international air services by the Contracting Party granting those rights, or
- (d) if the airline fails to comply with the provisions of Article 7 (Fair Competition) of this Agreement (and consultations under paragraph (6) of that Article have not achieved a satisfactory resolution); or
- (e) in accordance with paragraph 12 of Article 11 (Aviation Security) of this Agreement; or
- (f) if the airline or the other Contracting Party otherwise fails to comply with any provision of Article 11 (Aviation Security) of this Agreement; or
- (g) if it determines that wider security concerns justify such action; or
- (h) if the other Contracting Party fails to take appropriate action to improve safety in accordance with paragraph (2) of Article 12 (Aviation Safety) of this Agreement; or

- (i) in accordance with paragraph (6) of Article 12 (Aviation Safety) of this Agreement; or
- (j) if it determines that such action is necessary in order to prevent, protect against or control the spread of disease, or otherwise protect public health; or
- (k) if the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under 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 other Contracting Party.

(3) Either Contracting Party that exercises the rights under paragraph (1) of this Article shall notify in writing the other Contracting Party as soon as possible of the reasons for the refusal, suspension or limitation of the operating authorisation or technical permission of an airline designated by the other Contracting Party.

(4) In exercising their rights under paragraph (1) of this Article the Contracting Parties shall not discriminate between airlines on the grounds of nationality.

ARTICLE 6**Compliance with Laws and Regulations**

(1) While entering, within, or leaving the territory of one Party, the laws and regulations relating to the admission to, operation within, and departure from its territory of aircraft engaged in international air services shall be complied with by the airlines of the other Party.

(2) While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo, and/or mail on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine, or in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew, baggage, cargo, and mail of the air carriers of the other Party.

ARTICLE 7

Fair Competition

- (1) There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.
- (2) Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers in accordance with the agreed services on the specified routes. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Contracting Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Chicago Convention.
- (3) Neither Contracting Party shall impose on the other Contracting Party's designated airlines any requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
- (4) Neither Contracting Party shall require the filing of schedules or operational plans by the designated airlines of the other Contracting Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph (2) of this Article.
- (5) Neither Contracting Party shall allow its designated airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way which has or is likely or intended to have the effect of severely weakening a competitor or excluding a competitor from a route.
- (6) If one Contracting Party believes that its designated airlines are being subjected to discrimination or unfair practices by the other Contracting Party, or that the provisions of this article are not being met by the other Contracting Party, it may request consultations and notify the other Contracting Party of the reasons for its dissatisfaction. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, unless otherwise agreed by both Contracting Parties.

ARTICLE 8**Take-off and Landing Slots**

Each Party shall ensure that its regulations, guidelines and procedures for the allocation of slots at the airports in its territory are applied in a transparent, effective, non-discriminatory and timely manner.

ARTICLE 9**Prices**

- (1) Each Contracting Party shall allow prices for international air services to be established freely by each designated airline on the basis of fair competition. Neither Contracting Party shall require their airlines to consult other airlines about the prices they charge or propose to charge for services under this Agreement.
- (2) The Contracting Parties shall not require prices to be filed with or notified to aeronautical authorities.

ARTICLE 10**Duties, Taxes and Fees**

(1) The Contracting Parties shall relieve from all customs duties, national excise taxes and similar national fees:

- (a) aircraft operated in international air services by the designated airlines of either Contracting Party; and
- (b) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party:
 - (i) repair, maintenance and servicing equipment and component parts;
 - (ii) passenger handling equipment and component parts;
 - (iii) cargo-loading equipment and component parts;
 - (iv) security equipment including component parts for incorporation into security equipment;
 - (v) instructional material and training aids;
 - (vi) airline and operators' documents; and
- (c) the following items introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party or supplied to a designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party:
 - (i) aircraft stores (including but not limited to such items as food, beverages and tobacco) whether introduced into or taken on board in the territory of the other Contracting Party;
 - (ii) fuel, lubricants and consumable technical supplies;
 - (iii) spare parts including engines; and
- (d) computer equipment and component parts introduced by a designated airline of one Contracting Party into the territory of the other Contracting Party to assist in one or more of the following matters:
 - (i) the repair, maintenance or servicing of aircraft;
 - (ii) the handling of passengers at the airport or on board aircraft;
 - (iii) the loading of cargo onto or the unloading of cargo from aircraft;

(iv) the carrying out of security checks on passengers or cargo;

provided in the case of sub-paragraphs (b)-(d) they are for use on board an aircraft or within the limits of an international airport in connection with the establishment or maintenance of an international air service by the designated airline concerned

(2) The relief from customs duties, national excise duties and similar national fees shall not extend to charges based on the cost of services provided to the designated airlines of a Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

(3) Equipment and supplies referred to in paragraph (1) of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

(4) The reliefs provided for by this Article shall also be available in situations where a designated airline of one Contracting Party has entered into arrangements with another airline or airlines for the loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph (1) of this Article, provided such other airline or airlines similarly enjoy such relief from such other Contracting Party.

(5) Nothing in this Agreement shall prevent a Contracting Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory, on a non-discriminatory basis for use in an aircraft of an airline that operates between two points in its territory.

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. 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, the Montreal Supplementary 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 aviation security agreement that becomes binding on both Contracting Parties.

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

(3) 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.

(4) Each Contracting Party shall take such measures as it may find practicable to ensure that an aircraft of the other Contracting Party which is subjected to an act of unlawful interference, and which lands in its territory, is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

(5) The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by ICAO and as Annexes to the Chicago Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. Each Contracting Party shall require that its airlines and the operators of airports in its territory act in conformity with such aviation security provisions. Accordingly, each Contracting Party shall, on request, provide the other Contracting Party notification of any difference between its national laws, regulations and practices and the aviation security standards of the Annexes referred to in this paragraph. Each Contracting Party may at any time request consultations, to be held without delay, with the other Contracting Party to discuss those differences.

(6) Each Contracting Party agrees that its airlines shall be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (5) of this Article required by the other Contracting Party for entry into the territory of that other Contracting Party. For departure from, or while within the territory of the other Contracting Party, airlines shall be required to observe aviation security provisions in conformity with the law in force in that Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate security 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; and that security measures are adjusted to meet any increased or specific threat to the security of civil aviation where appropriate. Each Contracting Party agrees that security provisions required by the other Contracting Party for departure from and while within the territory of that other Contracting Party must be observed.

(7) Each Contracting Party shall, if requesting additional security measures for a specified flight(s), ensure appropriate consultation and give consideration to alternative measures of the other Contracting Party that are equivalent to those requested. Each Contracting Party shall ensure that requests from the other Contracting Party for additional security measures in respect of a specified flight(s) from the territory of the other Contracting Party are met, as far as may be practicable.

(8) With full regard and mutual respect for each other's sovereignty, a Contracting Party may adopt security measures for entry into its territory. Where possible, that Contracting Party shall take into account the security measures already applied by the other Contracting Party and any views that the other Contracting Party may offer. Each Contracting Party recognises, however, that nothing in this Article limits the right of a Contracting Party to refuse entry into its territory for any flight or flights that it deems to present a threat to its security.

(9) A Contracting Party may take emergency measures to meet a specific security threat. Such measures shall be notified immediately to the other Contracting Party.

(10) Without prejudice to the need to take immediate action in order to protect aviation security, the Contracting Parties affirm that when considering security measures, a Contracting Party shall evaluate possible adverse effects on international air services and, unless constrained by law, shall take such factors into account when it determines what measures are necessary, proportionate and appropriate to address those security concerns.

(11) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning security standards adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 30 days of that request. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from provisions of this Article, that Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory resolution within 15 days from the date of such request, shall constitute grounds to revoke, suspend or limit the operating authorisation and technical permissions of an airline or airlines of the other Contracting Party.

(12) When required by an emergency, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of 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 or as mutually agreed by both Parties.

ARTICLE 12

Aviation Safety

(1) Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrews, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within 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 Chicago Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party 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, is deemed to be a situation which falls within the scope of paragraph 1(h) of Article 5 (Revocation or Suspension of Operating Authorisations) of this Agreement.

(3) Notwithstanding the obligations mentioned in Article 16 and Article 33 of the Chicago Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, 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 authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article referred to as a "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 Chicago 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 Chicago Convention;

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

(6) Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation 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, 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 the taking of that action ceases to exist.

ARTICLE 13**Codeshare**

In operating or holding out services under this Agreement, the designated airlines of the Contracting Parties may, subject to applicable laws and regulations governing competition, enter into code-sharing arrangements with any other airline, provided that:

- (a) each flight forming part of a service to which the arrangements apply is operated by an airline entitled to operate that flight; and
- (b) in respect of each ticket sold, the purchaser is informed at the point of sale which airline will operate each sector of the service.

ARTICLE 14**Leasing**

- (1) The designated airlines of each Contracting Party shall have the right to perform the agreed services on the specified routes using aircraft (or aircraft and crew) leased from any company, including other airlines, subject to being authorised to use the aircraft on such basis by the aeronautical authorities of both Contracting Parties
- (2) In order to use aircraft on a lease basis in accordance with paragraph (1) of this Article, the designated airlines shall also be required to meet the conditions prescribed under the law and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Parties.

ARTICLE 15**Ground Handling**

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling (referred to in this Article as "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 16**Transfer of Revenues**

The designated airlines of each Contracting Party shall be permitted, on demand, to convert and remit all local revenues from the sale of air transport services and associated activities directly linked to air transport in excess of sums locally disbursed to the country of their choice. Prompt conversion and remittance shall be permitted without restrictions at the commercial rate of exchange prevailing at the time such revenues are presented for conversion and remittance, and shall not be subject to any charges except those normally made by banks for carrying out such conversion and remittance.

ARTICLE 17

Airline Representation and Sales

The designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to:

- (a) In accordance with the laws and regulations relating to entry, residence and employment of the other Contracting Party, bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party those members of their own managerial, technical, operational and other specialist staff that the designated airline reasonably considers necessary for the provision of International air services;
- (b) use the services and personnel of any other organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party,
- (c) establish offices in the territory of the other Contracting Party required for the provision of air transport and for the promotion and sale of air transport and related activities, and
- (d) engage in the sale and marketing of international air services and ancillary services in the territory of the other Contracting Party, either directly or through agents or other intermediaries appointed by the airline. Each designated airline may sell, and any person shall be free to purchase, such transportation and ancillary services in local currency or in any freely convertible other currency.

ARTICLE 18**User Charges**

(1) User charges imposed by the competent authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be imposed on the airlines of the other Contracting Party on terms no less favourable than the most favourable terms available to any other airline at the time the charges are imposed.

(2) User charges imposed by the competent authorities or bodies of each Contracting Party on the airlines of the other Contracting Party may reflect, but not exceed, the full cost to those authorities or bodies of providing appropriate and not excessive airport, airport environmental, air navigation, aviation security and related facilities and services at the airport or within the airport system. Such charges may include a reasonable return on assets. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.

(3) Each Contracting Party shall make its best efforts to ensure that consultations on user charges take place between the competent authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and that the competent authorities or bodies and the airlines exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Contracting Party shall make its best efforts to ensure that the competent authorities or bodies provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.

(4) Neither Contracting Party shall be in breach of a provision of this Article, unless:

- (a) it fails to undertake a review, or fails to commission an independent review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable time; or
- (b) following such a review, it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article

ARTICLE 19**Intermodal Transport**

The designated airlines of each Contracting Party shall be permitted to employ, in connection with international air services, any intermodal transport to or from any points in the territories of the Contracting Parties or third countries. Airlines may elect to perform their own intermodal transport or to provide it through arrangements, including code share, with other carriers. Such intermodal services may be offered as a through service and at a single price for the air and intermodal transport combined, provided that passengers and shippers are informed as to the providers of the transport involved.

ARTICLE 20**Environmental Protection**

- (1) The Contracting Parties support the need to protect the environment by promoting the sustainable development of aviation.
- (2) When environmental measures are established, the aviation environmental standards adopted by ICAO in Annexes to the Chicago Convention shall be followed except where differences have been filed.
- (3) Nothing in this Agreement shall be construed to limit the authority of the competent authorities of a Contracting Party to take all appropriate measures to prevent or otherwise address the environmental impacts of air services, provided that such measures are fully consistent with their rights and obligations under international law and are applied without distinction as to nationality.

ARTICLE 21**Consultation**

Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement or compliance with this Agreement. Such consultations, which may be between aeronautical authorities, shall begin within a period of 60 days from the date the other Contracting Party receives a written request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

ARTICLE 22

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 try to settle it by negotiation.
- (2) 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 or, at the request of either Contracting Party, shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators which shall be constituted in the following manner:
- (a) within 30 days after receipt of a request for arbitration, each Contracting Party shall appoint one arbitrator. A national of a third State, who shall act as President of the tribunal, shall be appointed as the third arbitrator by agreement between the two 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 ICAO to make the necessary appointment within 30 days. If the President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Vice-President shall be requested to make the appointment. If the Vice-President has the nationality of one of the Contracting Parties, the Member of ICAO next in seniority who does not have the nationality of one of the Contracting Parties shall be requested to make the appointment.
- (3) Except as hereinafter provided in this Article or as otherwise agreed by the Contracting Parties, the tribunal shall determine the limits of its jurisdiction and establish its own procedure. At the direction of the tribunal, or at the request of either of the Contracting Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed 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. Each Contracting Party may submit a reply within 60 days of submission of the other Contracting Party's memorandum. 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 the date both replies are submitted. The decision shall include reasons and be taken by a majority vote.
- (6) The Contracting Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is received and such clarification shall be issued within 15 days of such request.

(7) The decision of the tribunal shall be final and binding on the Contracting Parties.

(8) Each Contracting Party shall bear the costs of the arbitrator appointed by it. The other costs of the tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties including any expenses incurred by the President, Vice-President or Member of ICAO in implementing the procedures in paragraph (2)(b) of this Article.

ARTICLE 23**Amendment**

- (1) This Agreement may be amended by mutual consent of the Contracting Parties.
- (2) Any amendment of this Agreement shall come into force in accordance with the procedures set out in Article 26 of this Agreement.

ARTICLE 24**Registration with ICAO**

The Contracting Parties shall register this Agreement and any amendment to it with ICAO.

ARTICLE 25**Termination**

(1) Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to ICAO.

(2) This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice is withdrawn by agreement before the end of this period.

(3) In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after receipt of the notice by ICAO.

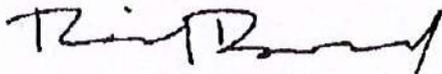
ARTICLE 26**Entry into Force**

(1) This Agreement shall enter into force as soon as the two Contracting Parties have notified each other by an exchange of diplomatic notes that their respective constitutional procedures for the entry into force of this Agreement have been completed.

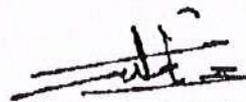
(2) The Agreement between the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the State of Bahrain concerning Air Services signed in London on 29 April 1998 shall terminate from the date of entry into force of this Agreement

In witness whereof the undersigned, being duly designated by their respective Governments, have signed this Agreement.

Done in duplicate at Manama, Kingdom of Bahrain, day of ~~10 Nov. 2022~~ in the English and the Arabic languages, both texts being equally authentic. In the case of a divergence of interpretation, the English text shall prevail.



For the Government of the United
Kingdom of Great Britain and
Northern Ireland:



For the Government of the Kingdom of
Bahrain:

ANNEX

ROUTE SCHEDULE

Section 1

A. Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:

From points behind the territory of the United Kingdom via the territory of the United Kingdom and intermediate points to any point or points in the territory of Bahrain and points beyond

NOTES:

Traffic (including all forms of stop-over traffic) may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of Bahrain or may be picked up in the territory of Bahrain to be set down at a point beyond, and vice versa, subject to such arrangements as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

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

From points behind the territory of Bahrain via the territory of Bahrain and intermediate points to any point or points in the territory of the United Kingdom and points beyond

NOTES:

Traffic (including all forms of stop-over traffic) may be picked up at an intermediate point to be set down in the territory of the United Kingdom or may be picked up in the territory of the United Kingdom to be set down at a point beyond, and vice versa, subject to such arrangements as may from time to time be jointly determined by the aeronautical authorities of the Contracting Parties.

Section 2

Operational flexibility

The designated airlines of either Contracting Party may, on any or all flights and at their option:

1. operate flights in either or both directions,
2. combine different flight numbers within one aircraft operation,

3. serve intermediate and beyond points on the routes in any combination and in any order.
4. omit stops at any point or points;
5. transfer traffic between aircraft of the same airline at any point (change of gauge);
6. serve points behind any point in its territory with or without change of aircraft or flight number and hold out and advertise such services to the public as through services;
7. carry stopover traffic through any points whether within or outside the territory of either party;
8. carry transit traffic through the territory of the other Party;
9. combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates;
10. serve more than one point on the same service (co-terminalisation).

مرسوم رقم (٣٥) لسنة ٢٠٢٣
بتعيين وكيل في وزارة شؤون البلديات والزراعة

نحن حمد بن عيسى آل خليفة
بعد الاطلاع على الدستور،
وعلى قانون الخدمة المدنية الصادر بالمرسوم بقانون رقم (٤٨) لسنة ٢٠١٠، وتعديلاته،
ولأئحته التنفيذية الصادرة بالقرار رقم (٥١) لسنة ٢٠١٢، وتعديلاتها،
وعلى المرسوم رقم (٥١) لسنة ٢٠١٩ بنقل وكيلين وتعيين وكيل في وزارة الأشغال وشؤون
البلديات والتخطيط العمراني،
وعلى المرسوم رقم (١٥) لسنة ٢٠٢٣ بإعادة تنظيم وزارة شؤون البلديات والزراعة،
وبناءً على عرض وزير شؤون البلديات والزراعة،
وبعد موافقة مجلس الوزراء،

رسمنا بالآتي:

المادة الأولى

يُعيّن الدكتور خالد أحمد محمد حسن وكيلاً للوزارة لشؤون الزراعة والثروة البحرية في
وزارة شؤون البلديات والزراعة.

المادة الثانية

على وزير شؤون البلديات والزراعة تنفيذ هذا المرسوم، ويعمل به من تاريخ صدوره،
ويُنشر في الجريدة الرسمية.

ملك مملكة البحرين
حمد بن عيسى آل خليفة

رئيس مجلس الوزراء
سلمان بن حمد آل خليفة

صدر في قصر الرفاع:
بتاريخ: ١٣ رمضان ١٤٤٤هـ
الموافق: ٤ أبريل ٢٠٢٣م

مرسوم رقم (٣٦) لسنة ٢٠٢٣
بتعيين وكيلين مساعدين في وزارة شؤون البلديات والزراعة

نحن حمد بن عيسى آل خليفة
بعد الاطلاع على الدستور،
وعلى قانون الخدمة المدنية الصادر بالمرسوم بقانون رقم (٤٨) لسنة ٢٠١٠، وتعديلاته،
ولأئحته التنفيذية الصادرة بالقرار رقم (٥١) لسنة ٢٠١٢، وتعديلاتها،
وعلى المرسوم رقم (١٥) لسنة ٢٠٢٣ بإعادة تنظيم وزارة شؤون البلديات والزراعة،
وعلى القرار رقم (١٤) لسنة ٢٠١٨ بتعيين مديرين في وزارة الأشغال وشؤون البلديات
والتخطيط العمراني،
وعلى القرار رقم (٥٢) لسنة ٢٠٢٢ بنقل مدير إلى وزارة شؤون البلديات والزراعة،
وبناءً على عرض وزير شؤون البلديات والزراعة،
وبعد موافقة مجلس الوزراء،

رسمنا بالآتي:

المادة الأولى

يُعيّن في وزارة شؤون البلديات والزراعة كلٌّ من:

- ١- السيدة راوية خليفة أحمد المناعي
 - ٢- السيد محمد ميرزا حسن العربي
- وكيلاً مساعداً للخدمات البلدية المشتركة.
وكيلاً مساعداً لشؤون الزراعة.

المادة الثانية

على وزير شؤون البلديات والزراعة تنفيذ هذا المرسوم، ويُعمل به من تاريخ صدوره،
ويُنشر في الجريدة الرسمية.

ملك مملكة البحرين
حمد بن عيسى آل خليفة

رئيس مجلس الوزراء
سلمان بن حمد آل خليفة

صدر في قصر الرفاع:
بتاريخ: ١٣ رمضان ١٤٤٤هـ
الموافق: ٤ أبريل ٢٠٢٣م

مرسوم رقم (٣٧) لسنة ٢٠٢٣
بتعديل المادة (١) من المرسوم الأميري رقم (١) لسنة ١٩٧٧
بإنشاء نادي راشد للفروسية وسباق الخيل

نحن حمد بن عيسى آل خليفة
ملك مملكة البحرين.
بعد الاطلاع على الدستور،
وعلى المرسوم الأميري رقم (١) لسنة ١٩٧٧ بإنشاء نادي راشد للفروسية وسباق الخيل،
وتعديلاته،
وبناءً على عرض رئيس مجلس الوزراء،
وبعد موافقة مجلس الوزراء،

رسمنا بالآتي:
المادة الأولى

تُحل عبارة "الوزير المعني بشؤون البلديات" محل عبارة "وزير الأشغال وشؤون البلديات
والتخطيط العمراني" الواردة في المادة (١) من المرسوم الأميري رقم (١) لسنة ١٩٧٧
بإنشاء نادي راشد للفروسية وسباق الخيل.

المادة الثانية

على رئيس مجلس الوزراء والوزراء - كل فيما يخصه - تنفيذ هذا المرسوم، ويُعمل به من
تاريخ صدوره، ويُنشر في الجريدة الرسمية.

ملك مملكة البحرين
حمد بن عيسى آل خليفة

رئيس مجلس الوزراء
سلمان بن حمد آل خليفة

صدر في قصر الرفاع:
بتاريخ: ١٣ رمضان ١٤٤٤هـ
الموافق: ٤ أبريل ٢٠٢٣م

قرار رقم (٢٧) لسنة ٢٠٢٣ بتعيين مدير في وزارة المالية والاقتصاد الوطني

رئيس مجلس الوزراء، رئيس مجلس الخدمة المدنية:
بعد الاطلاع على قانون الخدمة المدنية الصادر بالمرسوم بقانون رقم (٤٨) لسنة ٢٠١٠،
وتعديلاته، ولأئحته التنفيذية الصادرة بالقرار رقم (٥١) لسنة ٢٠١٢، وتعديلاتها،
وعلى المرسوم رقم (١٧) لسنة ٢٠٢١ بإعادة تنظيم وزارة المالية والاقتصاد الوطني،
وبناءً على عرض وزير المالية والاقتصاد الوطني،

قُرِّر الآتي:

المادة الأولى

يُعيَّن السيد أحمد محمد أحمد محمد أحمد مديراً لإدارة سياسة الإيرادات العامة بوزارة
المالية والاقتصاد الوطني.

المادة الثانية

على وزير المالية والاقتصاد الوطني تنفيذ أحكام هذا القرار، ويُعمل به من تاريخ صدوره،
ويُنشر في الجريدة الرسمية.

رئيس مجلس الوزراء
سلمان بن حمد آل خليفة

صدر بتاريخ: ١٣ رمضان ١٤٤٤هـ
الموافق: ٤ أبريل ٢٠٢٣م

قرار رقم (٢٨) لسنة ٢٠٢٣ بنقل وتعيين مدراء في وزارة شؤون الشباب

رئيس مجلس الوزراء، رئيس مجلس الخدمة المدنية:
بعد الاطلاع على قانون الخدمة المدنية الصادر بالمرسوم بقانون رقم (٤٨) لسنة ٢٠١٠، وتعديلاته، ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار رقم (٥١) لسنة ٢٠١٢، وتعديلاتها، وعلى المرسوم رقم (١٧) لسنة ٢٠١٩ بإعادة تنظيم وزارة شؤون الشباب والرياضة، المعدل بالمرسوم رقم (٦٣) لسنة ٢٠٢١، وعلى القرار رقم (٢٨) لسنة ٢٠٢١ بتعيين مديرين في وزارة شؤون الشباب والرياضة، وعلى القرار رقم (٢) لسنة ٢٠٢٢ بنقل وتعيين مدراء في وزارة شؤون الشباب والرياضة، وبناءً على عرض وزير شؤون الشباب،

قُرر الآتي:

المادة الأولى

يُنقل السيد مساعد سلمان مساعد سعود مدير إدارة تمكين الشباب بوزارة شؤون الشباب ليكون مديراً لإدارة الاتصال والتسويق بذات الوزارة.

المادة الثانية

تُنقل السيدة صفاء محمد باقر التاجر مدير إدارة السياسيات والتخطيط الإستراتيجي بوزارة شؤون الشباب لتكون مديراً لإدارة الاستثمارات بذات الوزارة.

المادة الثالثة

تُعَيّن السيدة سارة نوح الزويد مديراً لإدارة السياسيات والتخطيط الإستراتيجي بوزارة شؤون الشباب.

المادة الرابعة

على وزير شؤون الشباب تنفيذ أحكام هذا القرار، ويُعمل به من تاريخ صدوره، ويُنشر في الجريدة الرسمية.

رئيس مجلس الوزراء

سلمان بن حمد آل خليفة

صدر بتاريخ: ١٣ رمضان ١٤٤٤هـ

الموافق: ٤ أبريل ٢٠٢٣م

قرار رقم (٢٩) لسنة ٢٠٢٣
بتعيين مدراء في الأمانة العامة للمجلس الأعلى للصحة

رئيس مجلس الوزراء، رئيس مجلس الخدمة المدنية:
بعد الاطلاع على قانون الخدمة المدنية الصادر بالمرسوم بقانون رقم (٤٨) لسنة ٢٠١٠،
وتعديلاته، ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار رقم (٥١) لسنة ٢٠١٢، وتعديلاتها،
وعلى المرسوم رقم (١٠) لسنة ٢٠٢٣ بتنظيم الأمانة العامة للمجلس الأعلى للصحة،
وبناءً على عرض رئيس المجلس الأعلى للصحة،

قُرر الآتي:

المادة الأولى

يُعيَّن في الأمانة العامة للمجلس الأعلى للصحة كل من:

- ١- الشيخ محمد بن إبراهيم بن محمد آل خليفة مديراً لإدارة التقييم الإستراتيجي الصحي.
- ٢- السيدة وسن سعيد عبدالله الخزاعي مديراً لإدارة حوكمة المنظومة الصحية.

المادة الثانية

على رئيس المجلس الأعلى للصحة تنفيذ أحكام هذا القرار، ويُعمل به من تاريخ صدوره،
ويُنشر في الجريدة الرسمية.

رئيس مجلس الوزراء
سلمان بن حمد آل خليفة

صدر بتاريخ: ١٣ رمضان ١٤٤٤هـ
الموافق: ٤ أبريل ٢٠٢٣م

قرار رقم (٣٠) لسنة ٢٠٢٣ بتعيين مدراء في الجهاز الوطني للإيرادات

رئيس مجلس الوزراء، رئيس مجلس الخدمة المدنية:
بعد الاطلاع على قانون الخدمة المدنية الصادر بالمرسوم بقانون رقم (٤٨) لسنة ٢٠١٠، وتعديلاته، ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار رقم (٥١) لسنة ٢٠١٢، وتعديلاتها، وعلى المرسوم رقم (١٤) لسنة ٢٠٢٣ بإعادة تنظيم الجهاز الوطني للإيرادات، وبناءً على عرض وزير المالية والاقتصاد الوطني،

قُرر الآتي:

المادة الأولى

يُعيّن في الجهاز الوطني للإيرادات كل من:

- ١- السيدة ندى علوي حسن العلوي
 - ٢- السيدة سارة محمد صالح الكواري
 - ٣- السيد محمود فؤاد حبيب خليفة
 - ٤- السيدة أمل أحمد حسن الدوسري
 - ٥- السيد أحمد عبدالعزيز عبدالغفار العلوي
 - ٦- السيد فهد محمد علي اليحيى
- مديراً لإدارة الاتصال.
مديراً لإدارة التخطيط ومتابعة الأداء.
مديراً لإدارة التدقيق الضريبي.
مديراً لإدارة العلاقات الضريبية الخارجية.
مديراً لإدارة الشؤون القانونية.
مديراً لإدارة العمليات الضريبية.

المادة الثانية

على وزير المالية والاقتصاد الوطني تنفيذ هذا القرار، ويعمل به من تاريخ صدوره، ويُنشر في الجريدة الرسمية.

رئيس مجلس الوزراء
سلمان بن حمد آل خليفة

صدر بتاريخ: ١٣ رمضان ١٤٤٤هـ
الموافق: ٤ أبريل ٢٠٢٣م

قرار رقم (٣١) لسنة ٢٠٢٣ بنقل و تعيين مدراء في وزارة شؤون البلديات والزراعة

رئيس مجلس الوزراء، رئيس مجلس الخدمة المدنية:
بعد الاطلاع على قانون الخدمة المدنية الصادر بالمرسوم بقانون رقم (٤٨) لسنة ٢٠١٠، وتعديلاته، ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار رقم (٥١) لسنة ٢٠١٢، وتعديلاتها، وعلى المرسوم رقم (١٥) لسنة ٢٠٢٣ بإعادة تنظيم وزارة شؤون البلديات والزراعة، وعلى القرار رقم (١٢) لسنة ٢٠٢٠ بتعيين مدراء بوزارة الأشغال وشؤون البلديات والتخطيط العمراني، وعلى القرار رقم (٦١) لسنة ٢٠٢١ بنقل وتعيين مدراء في وزارة الأشغال وشؤون البلديات والتخطيط العمراني، وبناءً على عرض وزير شؤون البلديات والزراعة،

قُرر الآتي:

المادة الأولى

تُنقل السيدة لمياء محمد جاسم تلفت مدير إدارة المخلفات المنزلية بوزارة شؤون البلديات والزراعة لتكون مديراً لإدارة المزارع السمكية بذات الوزارة.

المادة الثانية

يُعيّن في وزارة شؤون البلديات والزراعة كل من:

- ١- السيد إبراهيم يوسف أحمد يوسف مديراً لإدارة الإنتاج الحيواني المحلي.
- ٢- السيد حسين جعفر عبدالله مكي مديراً لإدارة حماية وتنمية المخزون السمكي.
- ٣- السيد خالد عبدالله الشيراوي مديراً لإدارة مرافئ الصيد البحري.
- ٤- السيد عمار ياسر علي عبدالكريم مديراً لإدارة المخلفات المنزلية.
- ٥- السيد محمود رضا مسيب مؤمن مديراً لإدارة الصحة الزراعية.
- ٦- السيد عباس عبدالله حسين عرفات مديراً لإدارة تنمية الغطاء النباتي.
- ٧- السيدة أسماء محمد علي عبدالمنعم مديراً لإدارة الإنتاج الزراعي المحلي.

المادة الثالثة

على وزير شؤون البلديات والزراعة تنفيذ أحكام هذا القرار، ويُعمل به من تاريخ صدوره،
ويُنشر في الجريدة الرسمية.

رئيس مجلس الوزراء
سلمان بن حمد آل خليفة

صدر بتاريخ: ١٤ رمضان ١٤٤٤ هـ
الموافق: ٥ أبريل ٢٠٢٣ م

وزارة العمل

قرار رقم (٤) لسنة ٢٠٢٣
بإلغاء ترخيص مركز مسار للتدريب والتطوير
(مؤسسة تدريبية خاصة)

وزير العمل:

بعد الاطلاع على المرسوم بقانون رقم (٢٥) لسنة ١٩٩٨ بشأن المؤسسات التعليمية والتدريبية الخاصة،
وعلى القرار رقم (١٣) لسنة ١٩٩٩ بشأن المؤسسات التدريبية الخاصة،
وعلى القرار رقم (١٨) لسنة ٢٠١٥ بشأن الترخيص بإنشاء مركز مسار للتدريب والتطوير (مؤسسة تدريبية خاصة)،
وعلى استمارة طلب إلغاء الترخيص رقم (A-٩) المؤرخة في ٢٧ ديسمبر ٢٠٢٢،

قُرر الآتي:

مادة (١)

يُلغى الترخيص الممنوح للسيد نادر أحمد عبدالرسول رجب، والمقيّد في السجل التجاري تحت رقم (٩٣٤٦٦/٠١) باسم مركز مسار للتدريب والتطوير (مؤسسة تدريبية خاصة).

مادة (٢)

على وكيل الوزارة تنفيذ أحكام هذا القرار، ويُعمل به من اليوم التالي لتاريخ نشره في الجريدة الرسمية.

وزير العمل

جميل بن محمد علي حميدان

صدر بتاريخ: ٨ رمضان ١٤٤٤هـ

الموافق: ٣٠ مارس ٢٠٢٣م

وزارة التنمية الاجتماعية

قرار رقم (٦) لسنة ٢٠٢٣

بشأن تعيين مجلس إدارة مؤقت لجمعية سواق سيارات النقل العام

وزير التنمية الاجتماعية:

بعد الاطلاع على قانون الجمعيات والأندية الاجتماعية والثقافية والهيئات الخاصة العاملة في ميدان الشباب والرياضة والمؤسسات الخاصة الصادر بالمرسوم بقانون رقم (٢١) لسنة ١٩٨٩، وتعديلاته،

وعلى القرار رقم (٣٨) لسنة ٢٠٠٢ بشأن الترخيص بتسجيل جمعية سواق سيارات النقل العام،

وعلى النظام الأساسي لجمعية سواق سيارات النقل العام،

واستناداً إلى مذكرة إدارة دعم المنظمات الأهلية المؤرخة في ١٣ مارس ٢٠٢٣ والثابت فيها مخالفات وتجاوزات الجمعية للمواد (٣٢، ٣٣، ٣٩، ٤٦) من قانون الجمعيات والأندية الاجتماعية والثقافية والهيئات الخاصة العاملة في ميدان الشباب والرياضة والمؤسسات الخاصة الصادر بالمرسوم بقانون رقم (٢١) لسنة ١٩٨٩، وعدم عقد الجمعية لجمعيتها العمومية عامين متتاليين وعدم انتخاب مجلس إدارة،

وعملاً بنص المادة (٢٣) من القانون المشار إليه،

و ضماناً لحسن سير العمل بجمعية سواق سيارات النقل العام،

وبناءً على عرض الوكيل المساعد لتنمية المجتمع،

قُرر الآتي:

مادة (١)

يُعيّن مجلس إدارة مؤقت لجمعية سواق سيارات النقل العام لمدة ثمانية أشهر برئاسة السيد موسى عبد الله علي أحمد المفيوح، وعضوية كل من:

١- رضي كاظم أحمد القيدوم.

٢- عبد الهادي أحمد علي عبد الرسول.

٣- حسين علي عبد العزيز محمد.

٤- عبد الحسين أحمد جاسم الناصر.

٥- السيد طاهر علي هشام.

٦- علي حسن موسى صالح محمد.

مادة (٢)

تكون للمجلس المؤقت الاختصاصات المقررة لمجلس الإدارة وفقاً لأحكام قانون الجمعيات والأندية الاجتماعية والثقافية والهيئات الخاصة العاملة في ميدان الشباب والرياضة والمؤسسات الخاصة الصادر بالمرسوم بقانون رقم (٢١) لسنة ١٩٨٩، والنظام الأساسي للجمعية.

مادة (٣)

على القائمين بالعمل في الجمعية أن يبادروا بتسليم مجلس الإدارة المؤقت جميع أموال الجمعية وسجلاتها ودفاترها ومستنداتها.

مادة (٤)

يُعدُّ مجلس الإدارة المؤقت تقريراً مفصلاً يقدّم لوزارة التنمية الاجتماعية بشأن أوضاع الجمعية، متضمناً أموراً مالية خلال العامين الماضيين، ومقترحاته لإصلاحها وتطوير وتنظيم العمل بها وفقاً لأحكام القانون والنظام الأساسي للجمعية المشار إليهما، وذلك خلال ستة أشهر من تاريخ العمل بهذا القرار.

مادة (٥)

يدعو مجلس الإدارة المؤقت الجمعية العمومية إلى اجتماع يُعقد قبل انتهاء المدة المحددة بالمادة رقم (١) من هذا القرار بشهر على الأقل بعد موافقة الوزارة، وأن يعرض عليها تقريراً مفصلاً عن حالة الجمعية، وتنتخب الجمعية العمومية مجلس الإدارة الجديد في الجلسة ذاتها بعد اتخاذ الإجراءات الخاصة بترشيح أعضاء مجلس الإدارة وفقاً لأحكام القانون والنظام الأساسي للجمعية المشار إليهما.

مادة (٦)

على وكيل الوزارة تنفيذ أحكام هذا القرار، ويُعمل به من اليوم التالي لتاريخ نشره في الجريدة الرسمية..

وزير التنمية الاجتماعية
أسامة بن أحمد خلف العصفور

صدر بتاريخ: ١١ رمضان ١٤٤٤هـ
الموافق: ٢ أبريل ٢٠٢٣م

وزارة الإسكان والتخطيط العمراني

قرار رقم (٤٠٠) لسنة ٢٠٢٣ بشأن المخطط التفصيلي الجزئي لمنطقة دار كليب والزلاق المجمعات (١٠٤٨ - ١٠٥١ - ١٠٥٢)

وزير الإسكان والتخطيط العمراني:

بعد الاطلاع على قانون تنظيم المباني الصادر بالمرسوم بقانون رقم (١٣) لسنة ١٩٧٧، وتعديلاته، وعلى الأخص المادة (٢٠) منه، وعلى المرسوم بقانون رقم (٢) لسنة ١٩٩٤ بشأن التخطيط العمراني، وتعديلاته، ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار رقم (١) لسنة ١٩٩٤، وعلى المرسوم بقانون رقم (٣) لسنة ١٩٩٤ بشأن تقسيم الأراضي المعدة للتعمير والتطوير، وتعديلاته، ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار رقم (٥٦) لسنة ٢٠٠٩، وتعديلاتها، وعلى قانون البلديات الصادر بالمرسوم بقانون رقم (٣٥) لسنة ٢٠٠١، وتعديلاته، ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار رقم (١٦) لسنة ٢٠٠٢، وتعديلاتها، وعلى القانون رقم (٣٩) لسنة ٢٠٠٩ بشأن استملاك العقارات للمنفعة العامة، وعلى الاشتراطات التنظيمية للتعمير بمختلف المناطق في مملكة البحرين الصادرة بالقرار رقم (٥٦) لسنة ٢٠٢٢، وبعد العرّض على المجلس البلدي لبلدية المنطقة الجنوبية، وبعد موافقة اللجنة العليا للتخطيط العمراني، وبناءً على الدراسات الاجتماعية والعمرانية والتخطيطية للمنطقة، وبناءً على عرّض الرئيس التنفيذي لهيئة التخطيط والتطوير العمراني،

قُرر الآتي:

مادة (١)

يُعتمَد المخطط التفصيلي الجزئي المعد من قِبَل هيئة التخطيط والتطوير العمراني لمنطقة دار كليب والزلاق المجمعات (١٠٤٨ - ١٠٥١ - ١٠٥٢) طبقاً للمخطط التفصيلي المرافق لهذا القرار.

مادة (٢)

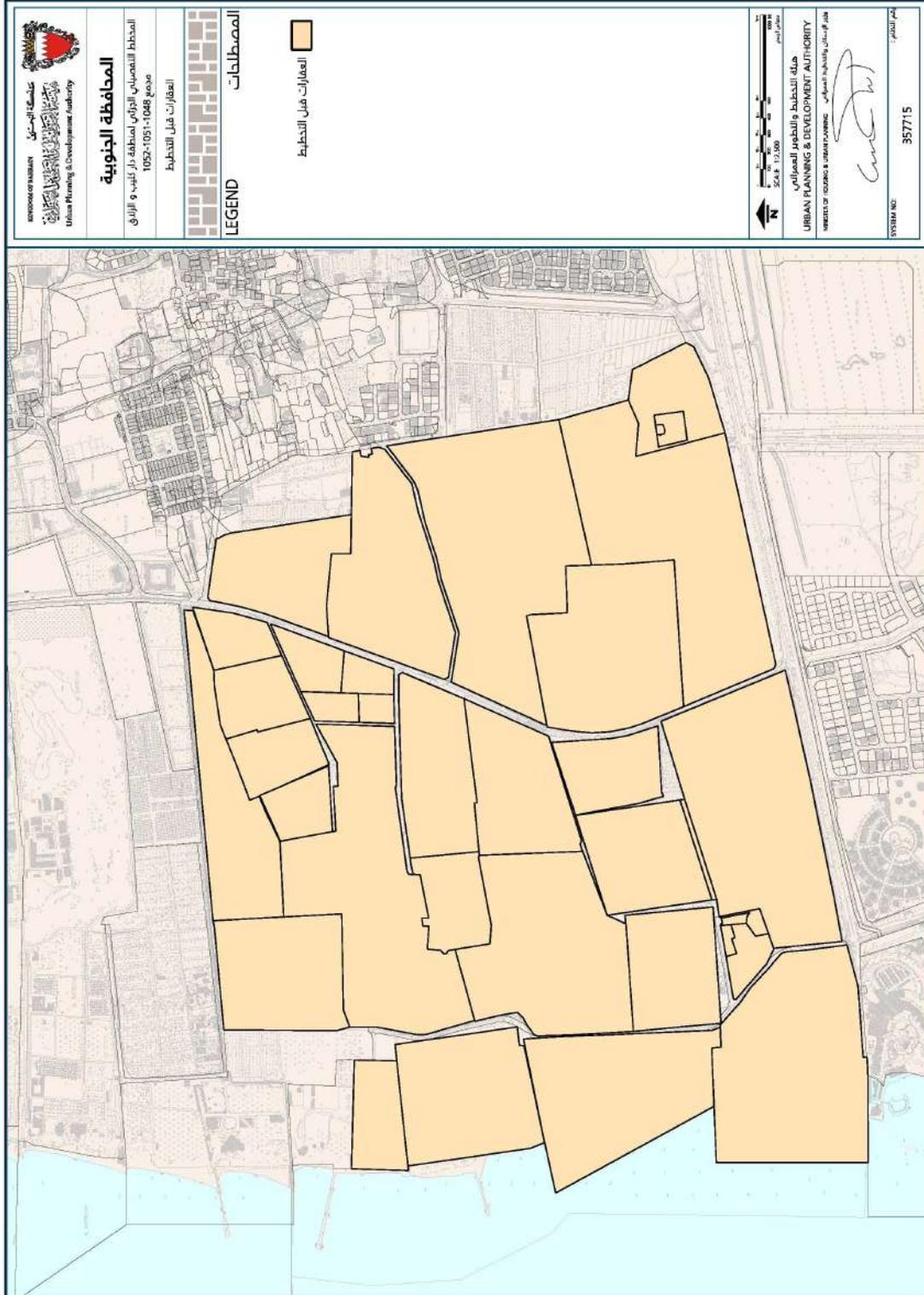
تُصنّف المناطق التعميرية الواقعة ضمن المخطط التفصيلي الجزئي لمنطقة دار كليب والزلاق المجمعات (١٠٤٨-١٠٥١-١٠٥٢) وفقاً لما هو وارد في مخطط استعمالات الأراضي المرافق لهذا القرار، وتطبّق عليها الاشتراطات التنظيمية للتعمير بمختلف المناطق في مملكة البحرين الصادرة بالقرار رقم (٥٦) لسنة ٢٠٢٢،

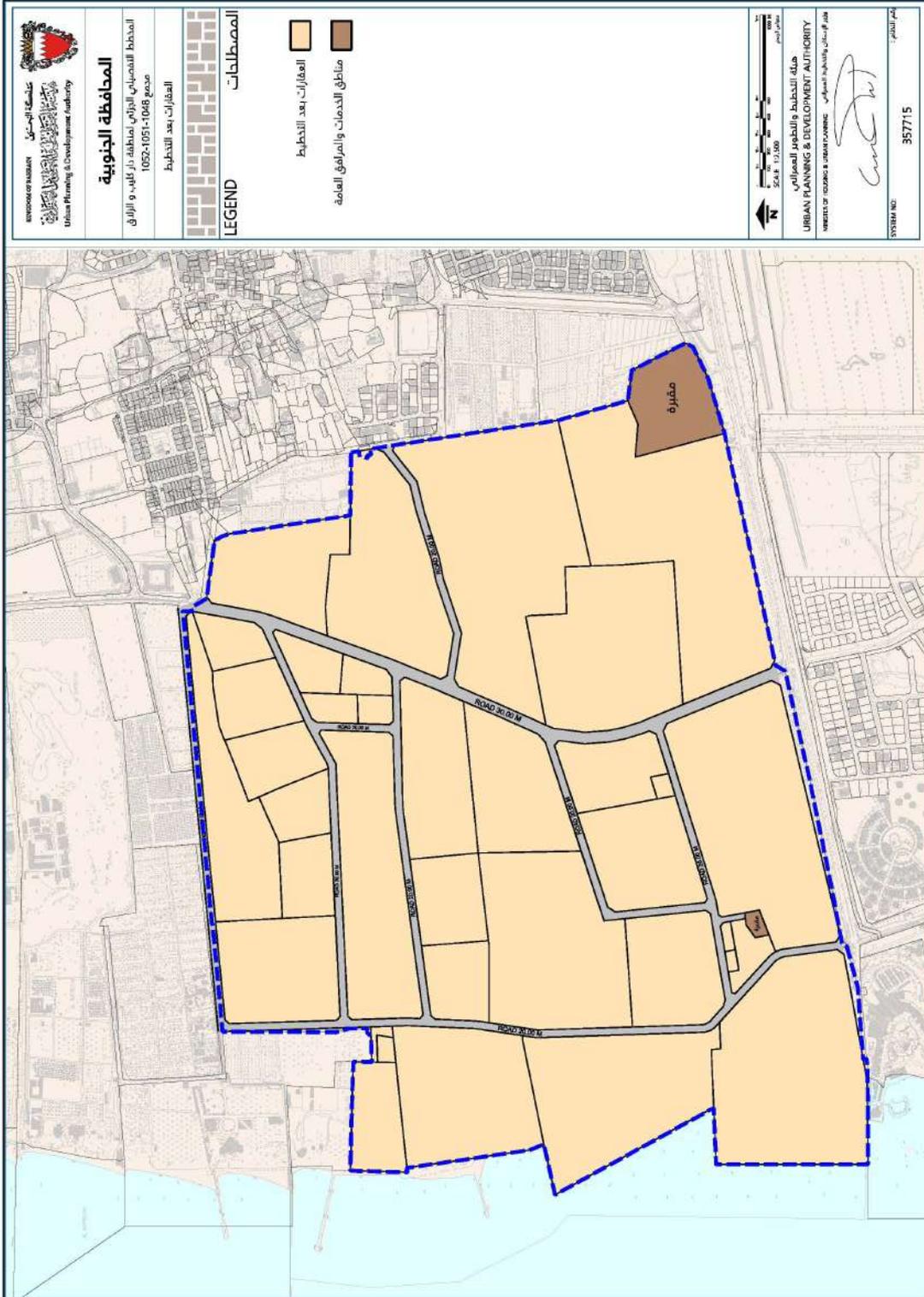
مادة (٣)

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

وزير الإسكان والتخطيط العمراني
آمنة بنت أحمد الرميحي

صدر بتاريخ: ٦ رمضان ١٤٤٤هـ
الموافق: ٢٨ مارس ٢٠٢٣م



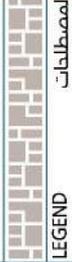



 وزارة التخطيط والتطوير العمراني
 Urban Planning & Development Authority

المحافظة الجنوبية

المنطقة التخطيطية العزاسي لمنطقة دار كليب و الزاويق
 مجمع 1052-1051-1048

العقارات بعد التخطيط



المصطلحات

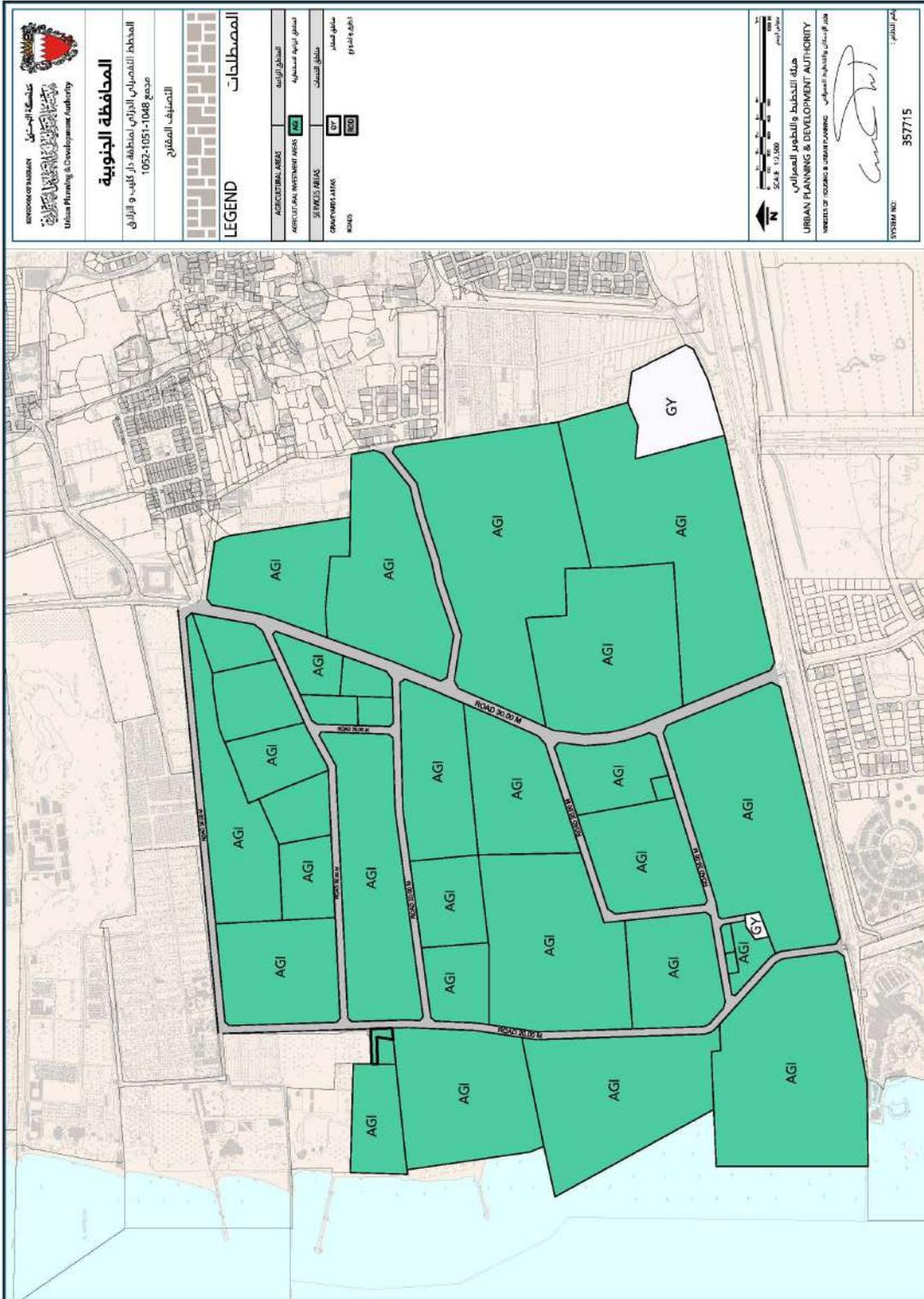
-  العقارات بعد التخطيط
-  مناطق الخدمات والمرافق العامة


 مقياس الرسم
 Scale 1:2,500

هيئة التخطيط والتطوير العمراني
 URBAN PLANNING & DEVELOPMENT AUTHORITY

مهندس تخطيط حضري
 URBAN PLANNING ENGINEER

رقم النظام: 957715
 اسم المهندس: 



وزارة الإسكان والتخطيط العمراني

قرار رقم (٤٢٦) لسنة ٢٠٢٣

بشأن تصنيف عقار في منطقة البديع - مجمع (٥٥٢)

وزير الإسكان والتخطيط العمراني:

بعد الاطلاع على قانون تنظيم المباني الصادر بالمرسوم بقانون رقم (١٣) لسنة ١٩٧٧، وتعديلاته، وعلى الأخص المادة (٢٠) منه،

وعلى المرسوم بقانون رقم (٢) لسنة ١٩٩٤ بشأن التخطيط العمراني، وتعديلاته، ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار رقم (١) لسنة ١٩٩٤،

وعلى المرسوم بقانون رقم (٣) لسنة ١٩٩٤ بشأن تقسيم الأراضي المعدة للتعمير والتطوير، وتعديلاته، ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار رقم (٥٦) لسنة ٢٠٠٩، وتعديلاتها،

وعلى قانون البلديات الصادر بالمرسوم بقانون رقم (٣٥) لسنة ٢٠٠١، وتعديلاته، ولائحته التنفيذية الصادرة بالقرار رقم (١٦) لسنة ٢٠٠٢، وتعديلاتها،

وعلى القانون رقم (٣٩) لسنة ٢٠٠٩ بشأن استملاك العقارات للمنفعة العامة،

وعلى الاشتراطات التنظيمية للتعمير بمختلف المناطق في مملكة البحرين الصادرة بالقرار رقم (٥٦) لسنة ٢٠٢٢،

وبعد العرّض على المجلس البلدي لبلدية المنطقة الشمالية،

وبعد موافقة اللجنة العليا للتخطيط العمراني،

وبناءً على الدراسات الاجتماعية والعمرانية والتخطيطية للمنطقة،

وبناءً على عرّض الرئيس التنفيذي لهيئة التخطيط والتطوير العمراني،

قُرر الآتي:

مادة (١)

يُصنّف العقار رقم (٠٥٠١٦٩٧٢) الكائن في منطقة البديع مجمع (٥٥٢) ضمن تصنيف مناطق المشاريع الإسكانية (MOH) وفقاً لما هو وارد في الخارطة المرافقة لهذا القرار، وتطبق عليه الاشتراطات التنظيمية للتعمير بمختلف المناطق في مملكة البحرين الصادرة بالقرار رقم (٥٦) لسنة ٢٠٢٢.

مادة (٢)

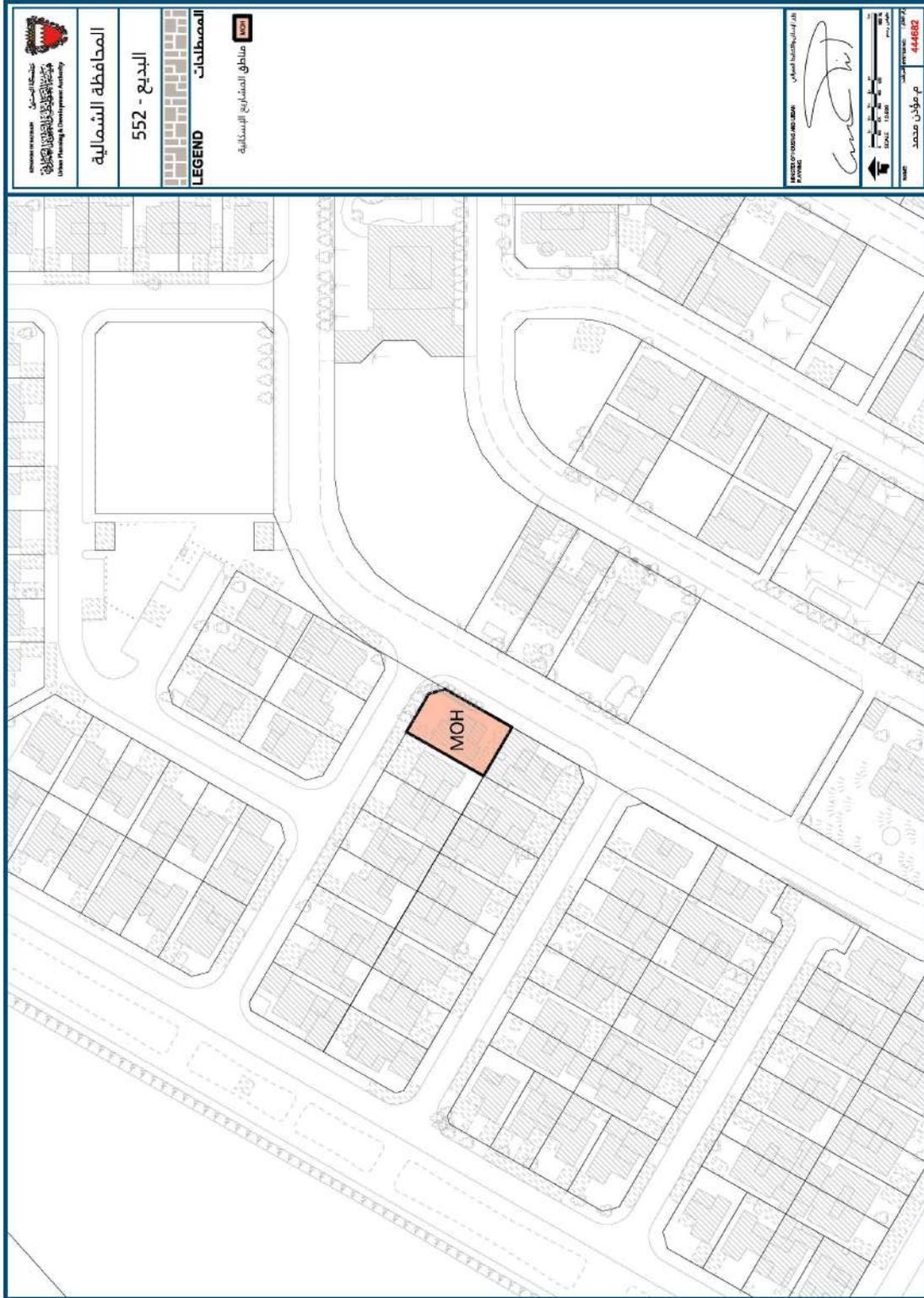
يُلغى كل نص يتعارض مع هذا القرار.

مادة (٣)

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

وزير الإسكان والتخطيط العمراني
آمنة بنت أحمد الرميحي

صدر بتاريخ: ١٤ رمضان ١٤٤٤هـ
الموافق: ٥ أبريل ٢٠٢٣م



ملخص عمليات مجلس المناقصات والمزايدات لعام ٢٠٢٢ التقرير السنوي

لمحة حول عمليات المجلس في العام ٢٠٢٢م

حصد مجلس المناقصات والمزايدات ثمار الجهود المستمرة لتنفيذ مبادرات نوعية ساهمت في تحسين وتيسير إنجاز الأعمال بين الموردين والمقاولين والجهات المتصرفة ذات العلاقة، حيث تم طرح ١٠٠٧ مناقصات/مزايدات وتسلم ٤٦١٦ عطاءً، وترسية ١٦١٨ مناقصة/مزايدة بقيمة ٣٥١,١ مليار دينار بحريني، مما يؤكد على مساهمة المجلس في الدفع بعجلة التنمية الاقتصادية والتزامه بتحقيق الإنجازات التي تتسجم مع التطلعات الحكومية والخطة الوطنية المرسومة لمزيد من التقدم والازدهار لمملكة البحرين.

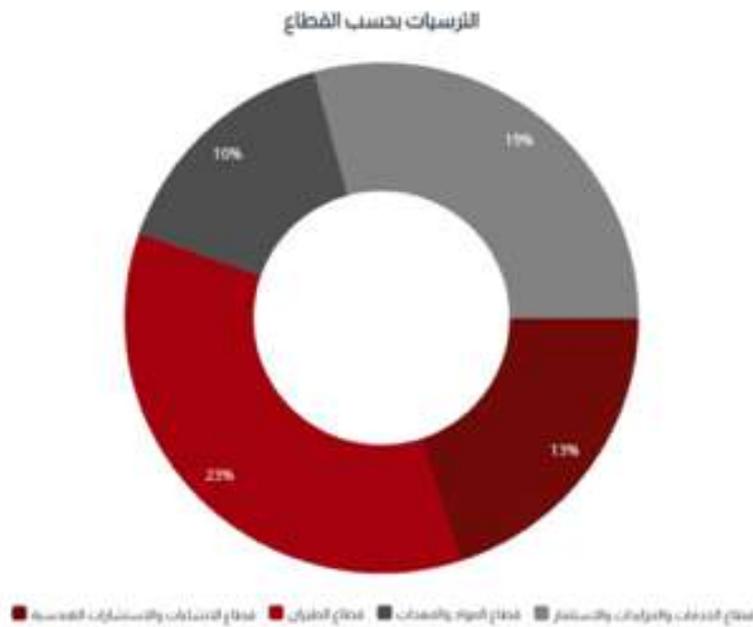
أبرز إحصائيات عام ٢٠٢٢

بيانات المناقصات والمزايدات

١٠٠٧	عدد المناقصات والمزايدات المطروحة
٤٦١٦	عدد العطاءات المُستلمة
١٦١٨	عدد المناقصات/المزايدات التي أشرف عليها المجلس (الترسيات، التمديدات، والأوامر التغييرية، والتجديدات)
١,٣٥١,٩٠١,٤٩٧,٠٣	إجمالي قيمة المناقصات/المزايدات التي أشرف عليها المجلس (الترسيات، التمديدات، والأوامر التغييرية، والتجديدات)
١٧٠	إجمالي عدد التظلمات التي تم التعامل معها
٧٨١٤	إجمالي عدد الموردين المحليين المسجلين لدى مجلس المناقصات والمزايدات
٢٦١٢	إجمالي عدد الموردين الدوليين المسجلين لدى مجلس المناقصات والمزايدات
١٠٤٢٧	إجمالي عدد الموردين المسجلين لدى مجلس المناقصات والمزايدات

الترسيات بحسب القطاع

أظهرت تقارير الترسيات تصدّر قطاع النفط لقائمة الترسيات من حيث نسبة قيم المناقصات المرساة بنسبة ٣٤٪ من إجمالي الترسيات، يليه قطاع الطيران بنحو ٢٣٪، كما بلغت نسبة قيمة المناقصات المرساة في قطاع الخدمات والمزايدات والاستثمار ١٩٪، ثم قطاع الإنشاءات والاستشارات الهندسية وقطاع المواد والمعدات بنسبة تبلغ ١٣٪ و ١٠٪ على التوالي من إجمالي قيم الترسيات.



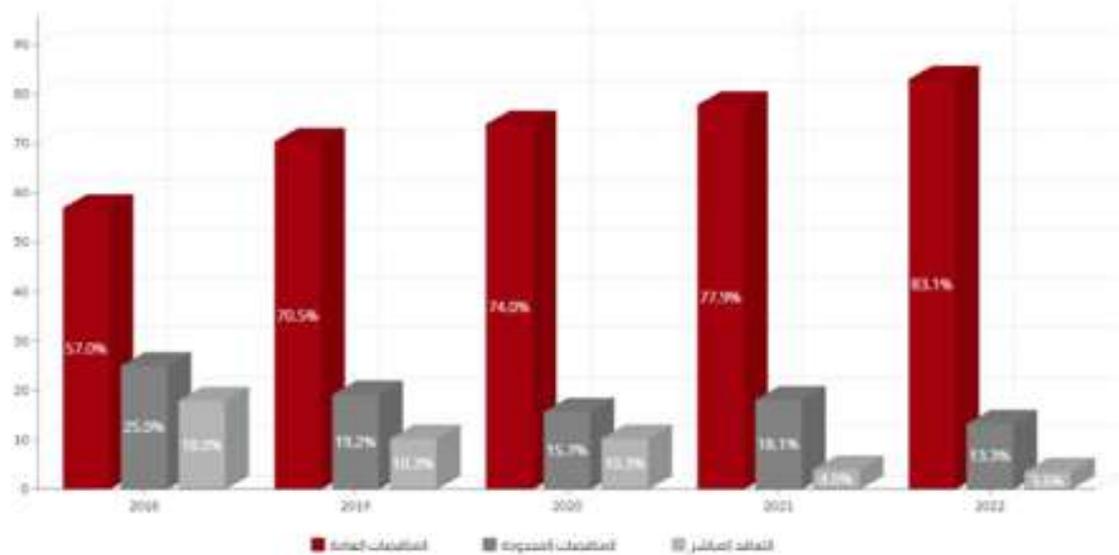
المؤسسات الصغيرة والمتوسطة

تماشياً مع الجهود الحكومية لدعم المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، وتنفيذاً لقرار مجلس الوزراء الموقر في هذا الشأن، شهدت عمليات مجلس المناقصات والمزايدات خلال العام ٢٠٢٢م ترسية ١٦٤ مناقصة حكومية بقيمة تبلغ ٥٧,٢ مليون دينار لصالح المؤسسات الصغيرة والمتوسطة، والتي شكلت ما نسبته ١١٪ من إجمالي قيم الترسيات للفترة ذاتها، استفادت منها ١٠١ مؤسسة صغيرة ومتوسطة، وذلك بعد استبعاد قيم ترسيات المناقصات ذات الطبيعة الخاصة والتي لا ينطبق عليها قرار مجلس الوزراء الموقر بشأن دعم المؤسسات الصغيرة والمتوسطة.

أساليب طرح المناقصات

حقق المجلس نتائج لافتة بتطبيق أسلوب الطرح المثالي للمناقصات والمزايدات الحكومية، إذ ارتفعت نسبة المناقصات العامة المطروحة لتصل إلى ٨٣,١٪ من إجمالي عدد المناقصات المطروحة مقارنة بـ ٧٧,٩٪ و ٧٤,٥٪ و ٧٠,٥٪ خلال الأعوام ٢٠٢١م و ٢٠٢٠م و ٢٠١٩م و ٢٠١٨م على التوالي، وشهدت المناقصات المحدودة تراجعاً إيجابياً لتصل إلى ما نسبته ١٣,٣٪ من إجمالي عدد المناقصات مقارنة بـ ١٨,١٪ خلال عام ٢٠٢١م، كما تراجعت بصورة إيجابية أيضاً نسبة المناقصات المطروحة بأسلوب التعاقد المباشر من ٤٪ في ٢٠٢١م إلى ٣,٦٪ خلال العام المنصرم، متجاوزة بذلك أفضل الممارسات الدولية فيما يتعلق بالتعاقد المباشر.

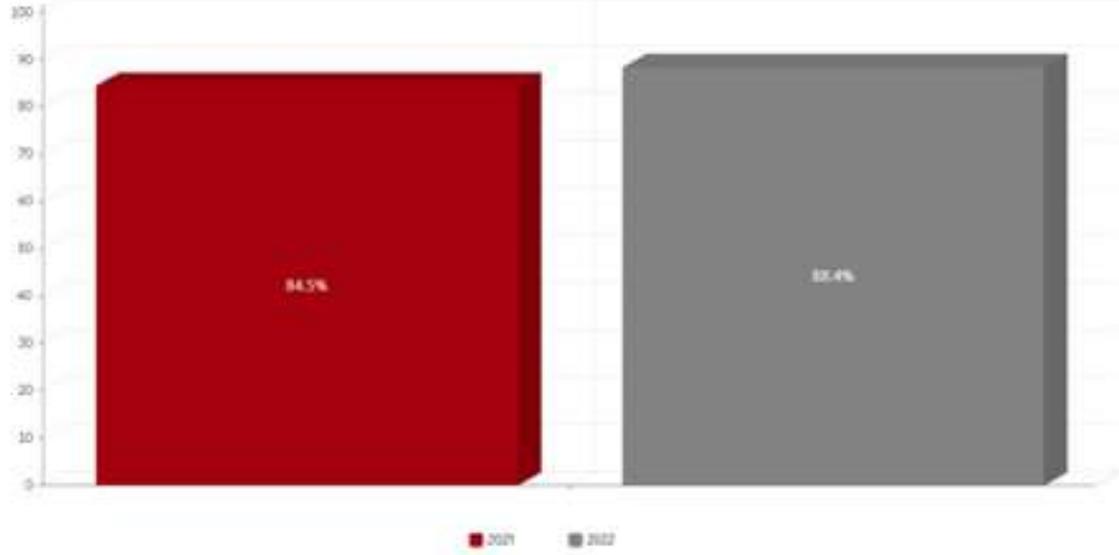
أساليب طرح المناقصات



سرعة الاستجابة للطلبات

حرص المجلس على إعطاء الأولوية لمؤشر سرعة الاستجابة للطلبات الواردة إليه، إذ بلغ عدد الطلبات الواردة للمجلس ١١,٤١٩ طلباً من الجهات المتصرفة والموردين والمقاولين، وتم الرد على هذه الطلبات بعد الدراسة والمراجعة خلال فترات قياسية، إذ تم الرد على ما نسبته ٨٨,٤٪ من إجمالي الطلبات المستلمة خلال ١٤ يوماً أو أقل مقارنة بـ ٨٤,٥٪ خلال العام ٢٠٢١م.

سرعة الاستجابة للطلبات



التأهيل المسبق

يولي المجلس اهتماماً للتأهيل المسبق باعتباره أولوية بالغة الأهمية تأتي على سلم الأولويات، إذ يحرص على قيام الجهات المتصرفة بالتأهيل المسبق للموردين والمقاولين قبل طرح المناقصات، وذلك بهدف التحقق من توافر الأسس المطلوبة لدى الموردين أو المقاولين الراغبين في المشاركة في المناقصات والمزايدات الحكومية وقياس مدى قدراتهم الفنية وإمكانياتهم المالية والإدارية وقدرتهم على تنفيذ الأعمال المطلوبة، بما يضمن إسناد المشاريع الحكومية إلى المقاولين الذين تتوافر لديهم جميع الإمكانيات والشروط المطلوبة.

شهدت طلبات التأهيل المسبق خلال العام ٢٠٢٢م زيادة بنسبة ٤٠٪ عن العام ٢٠٢١م، إذ بلغ عدد طلبات التأهيل المسبق التي اعتمدها المجلس خلال العام ٢٠٢٢م، عدد ٢٥٠ طلب تأهيل مقارنة بـ ١٧٩ طلب تأهيل خلال العام ٢٠٢١م بزيادة تقدر بـ ٤٠٪.

خطط المشتريات

قام المجلس خلال عام ٢٠٢٢م بنشر خطط مشتريات لعدد ٦٧ جهة متصرفة، مقارنة بما تم نشره من خطط مشتريات خلال عام ٢٠٢١م لعدد ٤٢ جهة متصرفة، وذلك في خطوة فريدة تساهم في تعزيز مفهوم الشفافية في المناقصات والمزايدات الحكومية المزمع طرحها، بما يتيح الفرصة أمام الموردين والمقاولين للتخطيط المسبق للمشتريات، ومساعدة الراغبين منهم في المنافسة من التخطيط لمشاركتهم في المناقصات والاستعداد لدخول المنافسة

بجاهزية أعلى، مما يحقق زيادة في عدد الشركات المتقدمة للمناقصات، والحصول على خيارات أكثر، وعطاءات أفضل شروطاً، وأسعار أكثر تنافسية.

تنمية إيرادات المجلس

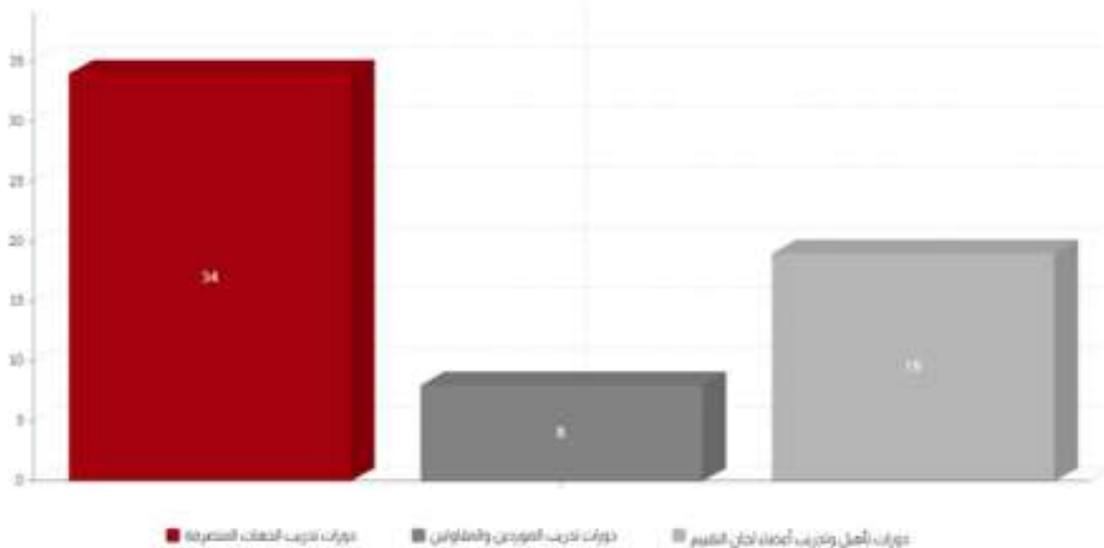
لضمان استدامة الموارد المالية وتحقيق التوازن بين المصروفات والإيرادات، عزز المجلس من آليات تحصيل الإيرادات مما ساهم في تحقيق إيرادات للعام ٢٠٢٢م بلغت ١,٠٠٧,٧٥٥ دينار بحريني، منها ٥١٦,١٥٥ دينار بحريني من بيع وثائق المناقصات/المزايدات، و٤٩١,٦٠٠ دينار بحريني من الإعلان الموحد، بالإضافة إلى ذلك فإنه قد تم وضع آلية لمتابعة عملية التحصيل، حيث يتم إرسال إشعارات الدفع بشكل ربع سنوي للجهات المتصرفة، وذلك لمتابعة الفواتير المستحقة، مما أدى إلى ارتفاع في نسبة التحصيل بما يساوي ٦٪ مقارنةً بإيرادات إعلانات المناقصات للعام ٢٠٢١م.

المبادرات والمشاريع التطويرية للمجلس في عام ٢٠٢٢م مبادرات المجلس

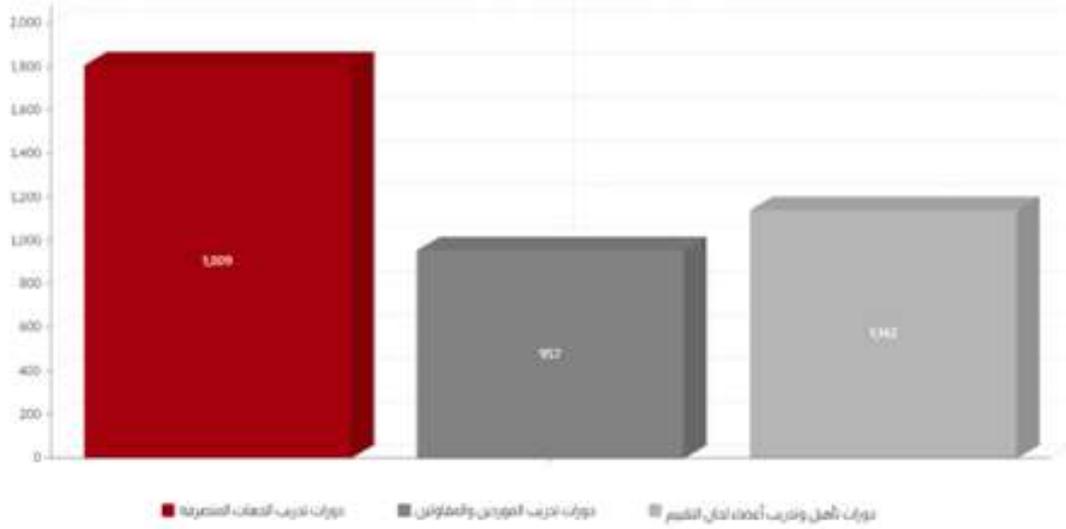
تعزيز العلاقات مع الشركاء

سعيًا من مجلس المناقصات والمزايدات لتعزيز العلاقات مع الشركاء لترسيخ مبدأ التواصل مع جميع الأطراف ذات العلاقة، عقد المجلس ٦١ دورة وورشة استشارية خلال عام ٢٠٢٢م، بمشاركة ٣٩٠٨ مشارك من القطاعين الحكومي والخاص.

عدد الدورات التدريبية التي تم تنظيمها



عدد المشاركين في الدورات التدريبية



الجهات المتصرفية

نظم المجلس ٢٤ دورة تدريبية تأسيسية وتخصصية للجهات المتصرفية بمشاركة ١٨٠٩ مشارك، سلطت الأضواء فيها على عمليات وشؤون وإجراءات المناقصات والمزايدات الحكومية، بالإضافة إلى أساليب طرح المناقصات، وإجراءات التأهيل المسبق وتطبيق مبادرة الأفضلية للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة.

كما نظم المجلس اللقاء النصف سنوي للجهات المتصرفية في يونيو من عام ٢٠٢٢م، حيث تم خلاله استعراض تجارب وقصص النجاح التي تحققت، وذلك بمشاركة فاعلة من كافة الجهات المتصرفية.

الموردون والمقاولون

عقد المجلس ٨ دورات تدريبية للموردين والمقاولين شارك فيها ٩٥٧ مشارك، حيث تطرقت هذه الدورات إلى إجراءات المشاركة في المناقصات والمزايدات الحكومية، كما تم تخصيص بعض الدورات للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة لتوضيح آلية تطبيق مبادرة الأفضلية للمؤسسات الصغيرة والمتوسطة.

تأهيل وتدريب أعضاء لجان التقييم

عقد المجلس ١٩ دورة تدريبية شارك فيها ١١٤٢ موظف من موظفي الجهات المتصرفية بهدف تأهيلهم في مجال تقييم المناقصات والمزايدات الحكومية، مما أهلهم للحصول على

شهادات كأعضاء لجان تقييم مؤهلين ومُعتمدين من قبل المجلس.

الجوائز والشهادات

حصد المجلس الجائزة الذهبية من "ستيبي" العالمية للعام ٢٠٢٢م، عن فئة الإدارة المبتكرة في المؤسسات الحكومية، وهي واحدة من أرفع الجوائز العالمية في مجال الإبداع والتميز المؤسسي للأعمال الدولية المعنية بتكريم الحكومات الأكثر ابتكاراً على مستوى العالم.

المشاريع التطويرية

في سبيل النهوض بالأهداف الإستراتيجية للمجلس الرامية لتعزيز ممارسات وأنظمة المشتريات والمبيعات الحكومية وتميزها بالفعالية والكفاءة وضمان أعلى مستويات العدالة وتكافؤ الفرص، شهد العام المنصرم تنفيذ والبدء في عدد من المشاريع التطويرية، منها:

منصة المشتريات الحكومية

قام مجلس المناقصات والمزايدات بالتعاقد مع شركة عالمية متخصصة لتصميم وتنفيذ منصة المشتريات الحكومية بهدف تطوير عمليات وإجراءات المناقصات والمزايدات الحكومية، ومن المتوقع أن يتم التدشين التجريبي لعدد من الجهات في نهاية العام ٢٠٢٣م.

شهادة نظام الجودة

يسعى المجلس إلى تطبيق نظام إدارة الجودة عبر المراجعة المستمرة لكفاءة وفعالية الأداء لضمان انسجام العمليات مع الخطط الإستراتيجية والتوجهات العامة لسياسة الجودة، حيث شرع المجلس في التعاقد مع شركة لتنفيذ مشروع نظام إدارة الجودة ISO ٢٠١٥:٢٠٠١.

نظام التأهيل المسبق للطلبات الفردية

عكف المجلس على الانتهاء من تطوير النظام الخاص باستلام طلبات التأهيل المسبق المنفردة من الموردين والمقاولين عبر منصة نظام المناقصات الإلكتروني، ويعتزم المجلس إطلاق المرحلة التجريبية للنظام خلال النصف الأول من العام ٢٠٢٣م بالتعاون والتنسيق مع بعض الجهات المتصرفة، على أن يتم إطلاقه لجميع الجهات المتصرفة خلال النصف الثاني من نفس العام.

مبادرات دعم المؤسسات الصغيرة والمتوسطة

أطلق المجلس الحزمة الثانية من مبادرات مشروع دعم المؤسسات الصغيرة والمتوسطة والتي كانت من ضمنها مبادرة "العضيد" وهي مبادرة لتشجيع الشراكات بين المؤسسات لتعزيز مواردهم وخبراتهم والمشاركة في المناقصات الحكومية كوحدة واحدة.

كما استحدث المجلس مجموعة المؤسسات الصغيرة والمتوسطة في هيكل المجلس، وذلك للإشراف على آليات تطبيق قرار مجلس الوزراء الموقر لدعم المؤسسات الصغيرة والمتوسطة.