

قانون رقم (١٩) لسنة ٢٠٠٧
بالتصديق على اتفاقية بشأن النقل الجوي
بين حكومة مملكة البحرين وحكومة دولة قطر

نحن حمد بن عيسى آل خليفة
ملك مملكة البحرين.
بعد الإطلاع على الدستور،
وعلى اتفاقية بشأن النقل الجوي بين حكومة مملكة البحرين وحكومة دولة قطر الموقعة في
البحرين بتاريخ ١١ يونيو ٢٠٠٦م،
أقر مجلس الشورى ومجلس النواب القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

المادة الأولى

صُودق على اتفاقية بشأن النقل الجوي بين حكومة مملكة البحرين وحكومة دولة قطر
الموقعة في البحرين بتاريخ ١١ يونيو ٢٠٠٦م، والمرافقة لهذا القانون.

المادة الثانية

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

ملك مملكة البحرين

حمد بن عيسى آل خليفة

صدر في قصر الرفاع :

بتاريخ: ٥ رمضان ١٤٢٨هـ

الموافق: ١٧ سبتمبر ٢٠٠٧م

اتفاقية بشأن النقل الجوي

بين

حكومة مملكة البحرين

و

حكومة دولة قطر

إن حكومة مملكة البحرين ،

وحكومة دولة قطر ،

والمشار إليهما فيما بعد بـ "الطرفان المتعاقدان"،

وبما أنهما طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي المعدة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر 1944م.

ورغبة منهما في إبرام اتفاقية لغرض إنشاء وتشغيل خطوط جوية منتظمة بين إقليميهما وما ورائهما ، فقد اتفقا على ما يلي :

مادة (1)

تعريف

لأغراض تطبيق هذه الاتفاقية، تكون للكلمات والعبارات التالية، المعاني الموضحة قرين كل منها، ما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك :

1. المعاهدة

معاهدة الطيران المدني الدولي المعدة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر سنة 1944م وملاحقها وفقاً للمادة (90) منها وأي تعديلات تدخل عليها أو على ملاحقها بموجب المادتين (90) و (94) منها، طالما أن هذه الملاحق والتعديلات تم التصديق عليها وأصبحت سارية المفعول لدى كل من الطرفين المتعاقدين.

2. سلطات الطيران

بالنسبة لحكومة دولة قطر ، رئيس مجلس إدارة الهيئة العامة للطيران المدني أو أي شخص أو هيئة يعهد إليها ممارسة الصلاحيات المنوطة به حالياً أو أية صلاحيات مماثلة.

وبالنسبة لحكومة مملكة البحرين، وزارة المواصلات ممثلة في شئون الطيران المدني، أو أي شخص أو هيئة يعهد إليها ممارسة الصلاحيات المنوطة بها حالياً أو أية صلاحيات مماثلة.

3. المؤسسة المعنية

مؤسسة النقل الجوي التي يتم تعيينها والترخيص لها وفقاً للمادة (4) من هذه الاتفاقية.

4. (خط جوي) و (خط جوي دولي) و (مؤسسة نقل جوي) و (الهبوط لأغراض غير تجارية)

تكون لها المعاني المحددة لكل منها في المادة (96) من المعاهدة.

السعة

- أ. بالنسبة للطائرة تعني الحمولة المسموح بها على الطائرة بأجر وعلى الطريق الجوي المحدد أو جزء منه.
- ب. بالنسبة للخدمة المتفق عليها تعني سعة الطائرة المستخدمة في تقديم الخدمة المتفق عليها مضروبة في عدد الرحلات التي تقوم بها هذه الطائرة خلال مدة معينة وعلى الطريق المحدد أو جزء منه.

جدول الطرق

جدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية وأية تعديلات تدخل عليه حسبما يتفق عليه وفقاً لأحكام المادة (22) من هذه الاتفاقية، ويشكل جدول الطرق جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية.

التعرفة

الأسعار التي تدفع لنقل الركاب والأمتعة والبضائع والشروط التي تخضع لها هذه الأسعار، بما في ذلك الأسعار والشروط التي تتعلق بالوكالة وغيرها من الخدمات المساعدة ويستثنى منها أجور وشروط نقل البريد.

رسوم الاستخدام

الرسوم التي تفرض لاستخدام المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية والخدمات الأخرى المماثلة التي يقدمها طرف متعاقد إلى المؤسسة / المؤسسات المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

الإقليم

المعنى المحدد له في المادة (2) من المعاهدة.

مادة (2)

تطبيق أحكام معاهدة شيكاغو

تكون أحكام هذه الاتفاقية خاضعة لأحكام المعاهدة طالما كانت تلك الأحكام مطبقة على خطوط النقل الجوي الدولي.

مادة (3)

منح الحقوق

1. يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية فيما يتعلق بتشغيل الخطوط الجوية الدولية المنتظمة:
 - أ. الطيران عبر إقليمه دون هبوط.
 - ب. الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية.
2. يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية لغرض إنشاء خطوط جوية دولية منتظمة على الطرق المبينة في الجزء المخصص لذلك في جدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية، ويطلق على هذه الخطوط والطرق (الخطوط المتفق عليها) و (الطرق المحددة) على التوالي. وتتمتع المؤسسة المعنية من جانب كل من الطرفين المتعاقدين أثناء تشغيلها خطأ متفقاً عليه على أي طريق محدد، بالإضافة إلى الحقوق الموضحة في البند (1) من هذه المادة، بالحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة لهذا الطريق في جدول الطرق الجوية الملحق بهذه الاتفاقية، وذلك لغرض أخذ أو إنزال ركاب أو بضائع بما فيها البريد، مجتمعة أو متفرقة.
3. ليس في نص البند (2) من هذه المادة ما يمكن تفسيره على أنه يمنح المؤسسة المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين حق أخذ ركاب أو بضائع بما في ذلك البريد نظير أجر أو مكافأة من نقطة داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة داخل ذات الإقليم.
4. في حالة النزاعات المسلحة أو الاضطرابات السياسية أو في ظل حدوث تطورات أو ظروف غير عادية تعجز بموجبها المؤسسة المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين عن تشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة، يبذل الطرف المتعاقد الآخر غاية ما في وسعه لتسهيل استمرار هذه الخطوط من خلال ترتيبات التشغيل المناسبة على هذه الطرق.

مادة (4)

التعيين و الترخيص

1. يكون لكل طرف متعاقد الحق في تعيين مؤسستي نقل جوي لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها على الطرق المحددة ويتم الإخطار بالكتابة للطرف المتعاقد الآخر.
2. على الطرف المتعاقد الآخر عند تسلم هذا التعيين أن يمنح تراخيص التشغيل اللازمة للمؤسسة المعنية دون تأخير مع مراعاة أحكام البندين (3) و (4) من هذه المادة.
3. يجوز لسلطات الطيران لدى أي طرف متعاقد أن تطلب من المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أن تثبت أنها مؤهلة للوفاء بالشروط المحددة بموجب القوانين والأنظمة التي تطبقها عادةً وعلى نحو معقول، هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية الدولية وبشرط أن تكون هذه القوانين والأنظمة متفقة مع أحكام المعاهدة.
4. يكون لكل طرف متعاقد الحق في أن يرفض منح تراخيص التشغيل المشار إليها في البند (2) من هذه المادة، أو أن يفرض ما يراه ضرورياً من شروط على نشاط المؤسسة المعنية عند ممارستها للحقوق المبينة في المادة (3) من هذه الاتفاقية، وذلك في أي حالة لا يكون فيها الطرف المتعاقد المذكور مقتنعاً بأن الملكية الأساسية والإدارة الفعلية على تلك المؤسسة لدى الطرف المتعاقد الذي عينها أو لدى مواطنيه.
5. يجوز للمؤسسة المعنية والمرخص لها على هذا النحو، البدء في أي وقت تشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها بشرط أن تكون التعرفة المطبقة وفقاً لأحكام المادة (8) من هذه الاتفاقية سارية المفعول بالنسبة لتلك الخطوط.

مادة (5)**الغاء أو وقف العمل بترخيص التشغيل**

1. يكون لكل طرف متعاقد الحق في إلغاء ترخيص التشغيل أو وقف المؤسسة المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عن ممارسة الحقوق المبينة في المادة (3) من هذه الاتفاقية، أو فرض ما يراه ضرورياً من شروط على ممارسة هذه الحقوق، وذلك في الحالات التالية:
 - أ. في أية حالة لا يكون مقتنعاً فيها بأن الملكية الأساسية والإدارة الفعلية لتلك المؤسسة أو لدى الطرف المتعاقد الذي عينها أو لدى مواطنيه. أو
 - ب. في حالة إخفاق تلك المؤسسة في التقيد بالقوانين والأنظمة المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر الذي منح هذه الحقوق أو
 - ج. في حالة عدم قيام تلك المؤسسة بالتشغيل طبقاً للشروط المقررة بموجب هذه الاتفاقية.
2. لا يتم الإلغاء أو الوقف أو فرض الشروط المنصوص عليها في البند (1) من هذه المادة، إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر ما لم يكن من الضروري القيام بذلك وبشكل فوري للحيلولة دون الاستمرار في مخالفة القوانين والأنظمة.

مادة (6)

الإعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

1. تعفى الطائرات العاملة على الخطوط الجوية الدولية التابعة للمؤسسة المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين، وكذلك المعدات العادية، وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم ومؤن الطائرات (شاملة الأطعمة والمشروبات والتبغ) الموجودة على متن الطائرات من جميع الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم الأخرى عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تظل هذه المعدات والإمدادات والمؤن على متن الطائرة.
2. تعفى من الضرائب والرسوم الجمركية والرسوم الأخرى الزيوت والشحوم، والإمدادات الفنية المستهلكة وقطع الغيار والتي تشمل المحركات ومستودع الطائرة (الذي يشمل مواد مثل الأطعمة والمشروبات والتبغ) ومخزون التذاكر وفواتير النقل الجوي وأية مطبوعات تحمل شعار المؤسسة المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين والمواد المطبوعة التي توزع دون مقابل بواسطة المؤسسة المعنية، وذلك عند إدخالها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر بواسطة أو نيابة عن المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الأول، على أساس المعاملة بالمثل باستثناء أجور الخدمات المقدمة عند الوصول، ويسري الإعفاء حتى في حالة استخدام المعدات العادية أو المواد الأخرى في أي جزء من الرحلة فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
3. المعدات العادية والمواد الأخرى المشار إليها في البندين (1) و (2) من هذه المادة، يجوز وضعها تحت إشراف سلطات الجمارك التابعة للطرف المتعاقد الآخر.
4. يجوز إنزال المعدات العادية والمواد الأخرى المشار إليها في البند (1) من هذه المادة، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بموافقة سلطات الجمارك لذلك الطرف المتعاقد، وفي مثل هذه الحالة تتمتع هذه المواد على أساس المعاملة بالمثل بالإعفاءات الواردة في البند (1) من هذه المادة، إلى أن يتم إعادة تصديرها أو لتصرف فيها وفقاً للنظم الجمركية، ويجوز للسلطات الجمركية التابعة للطرف لمتعاقد الآخر وضع هذه المعدات والمواد تحت إشرافها لحين إعادة تصديرها أو التصرف فيها.

5. تمنح الإعفاءات الواردة في هذه المادة في الحالات التي تقوم فيها المؤسسة المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بالدخول في ترتيبات مع مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى بغرض إعاره أو تحويل معدات عادية والمواد الأخرى الواردة في البندين (1) و (2) من هذه المادة، داخل إقليم لطرف المتعاقد الآخر شريطة أن تكون المؤسسة المعنية حاصلة على مثل هذه الإعفاءات من ذلك الطرف المتعاقد.
6. تعفى من الضرائب والرسوم الجمركية وأي رسوم أخرى الأمتعة والبضائع العابرة عبوراً مباشراً لإقليم الطرف المتعاقد باستثناء أجور الخدمات التي تقدم عند الهبوط.

مادة (7)

المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

يجب أن تتاح للمؤسسة المعنية من قبل كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة لتشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة بين إقليميهما.

يجب على المؤسسة المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين أن تأخذ بعين الاعتبار عند تشغيلها للخطوط المتفق عليها مصالح المؤسسة المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر بما لا يؤثر دون وجه حق على الخدمات التي تقدمها المؤسسة المعنية الأخيرة على كل الطريق أو جزء منه.

يتخذ كل طرف في إطار اختصاصه الإجراءات الملائمة للقضاء على جميع أشكال التمييز أو المنافسة غير الشريفة التي تخل بالموقف التنافسي للمؤسسات المعنية التابعة للطرف الآخر.

يجب أن ترتبط الخدمات التي تقدمها المؤسسة المعنية من قبل الطرفين المتعاقدين ارتباطاً وثيقاً مع حاجات الجمهور للنقل على الطرق المحددة وأن تهدف بالأساس إلى توفير سعة بمعدل حمولة معقولة تتناسب و احتياجات النقل الراهنة والمتطلبات المعقولة والمتوقعة لنقل الركاب والبضائع بما في ذلك البريد بين أراضي الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي من جهة والبلاد التي ينتهي إليها هذا النقل أو ينشأ منها من جهة أخرى. ويجب أن يتم توفير نقل الركاب والبضائع بما في ذلك البريد الذي يحمل في نقاط على الطرق المحددة الواقعة في أراضي دول غير الدولة التي عينت مؤسسة النقل الجوي أو الذي ينزل فيها، وفقاً للمبادئ العامة التي تقضي بأن تكون السعة متناسبة مع:

- أ. متطلبات الحركة من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي.
- ب. متطلبات الحركة للمنطقة التي يمر من خلالها الخط المتفق عليه مع مراعاة الخطوط الجوية الأخرى لمؤسسات النقل الجوي التابعة للدولة التي تشملها هذه المنطقة، و
- ج. متطلبات تشغيل مؤسسة النقل الجوي العابرة.

مادة (8)

التعرفات

تحدد التعرفات على أي خط متفق عليه في مستوى معقول مع مراعاة جميع العوامل التي تؤثر فيه بما في ذلك تكاليف التشغيل والربح المعقول وخصائص كل خط والتعرفات التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تعمل على كل أو جزء من الطريق المحدد.

تحدد هذه التعرفات وفقاً للأحكام المبينة أدناه وعلى سلطات الطيران لكل من الطرفين المتعاقدين ضمان تطبيق هذه التعرفات حسب الإجراءات المعمول بها في بلد كل منهما.

يتم الاتفاق على تحديد التعرفات بواسطة المؤسسات المعنية عن طريق أجهزة تحديد الأجور التابعة للاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا)، كلما أمكن ذلك، وفي حالة تعذر ذلك فتحدد التعرفات الخاصة بكل طريق محدد وأجزائه بالاتفاق بين المؤسسات المعنية المختصة، وفي أية حالة تكون الأجور خاضعة لموافقة سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين وفقاً للإجراءات السارية لدى كل من الطرفين المتعاقدين.

إذا لم تتفق المؤسسات المعنية على التعرفات أو إذا رفضت سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين الموافقة عليها طبقاً للبند (3) من هذه المادة، فعلى سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين محاولة الوصول إلى اتفاق على التعرفات المناسبة، طبقاً للمادة (17) من هذه الاتفاقية.

إذا تعذر الوصول إلى اتفاق بين سلطات الطيران طبقاً للبند (4) من هذه المادة، تتم تسوية النزاع طبقاً للمادة (18) من هذه الاتفاقية.

لا يجوز العمل بأية تعرفات جديدة إذا لم تقرها سلطات الطيران لدى أي من الطرفين المتعاقدين إلا في الأحوال المنصوص عليها في البند (2) من المادة (18) من هذه الاتفاقية، وحتى يتم تحديد التعرفات وفقاً لأحكام هذه المادة تظل الأجور المعمول بها سارية المفعول.

مادة (9)

الموافقة على جدول الرحلات

تعرض المؤسسة المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين على سلطات الطيران بالطرف المتعاقد الآخر جداول الرحلات متضمنة طراز الطائرات التي سيتم استخدامها للموافقة عليها، وذلك قبل ثلاثين (30) يوماً على الأقل من بدء تسيير الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة، وينطبق ذلك أيضاً على أي تغييرات لاحق. ويجوز إنقاص هذه المدة في حالات خاصة بناءً على موافقة السلطات المذكورة.

مادة (10)

المعلومات الإحصائية

1. على سلطات الطيران التابعة لأي طرف متعاقد أن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بناءً على طلبها، بالمعلومات الدورية والبيانات الإحصائية التي يمكن طلبها بصورة معقولة لإعادة النظر في السعة التي تشغلها المؤسسة المعنية التابعة للطرف المتعاقد الأول على الطرق المحددة ويجب أن تتضمن هذه البيانات جميع المعلومات المطلوبة لتحديد مقدار الحركة المنقولة التي توفرها هذه المؤسسات في مجال الخطوط المتفق عليها ومصدرها ومقصدتها النهائي.
2. على سلطات الطيران التابعة لأي طرف متعاقد أن تطلب من المؤسسة المعنية من قبل أي منهما، أن تمد سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بالبيانات الإحصائية المتعلقة بالحركة المنقولة على الخطوط المتفق عليها مع بيان نقاط المنشأ والمقصد.

مادة (11)

تحويل العائدات

1. يمنح كل طرف متعاقد المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، حق التحويل الحر لفائض الإيرادات المتحصل عليه في إقليمه بعد الوفاء بالنفقات المستحقة في إقليم البلد المعني، ويتم مثل هذا التحويل على أساس معدل سعر الصرف الرسمي للعملة أو بسعر الصرف السائد في سوق العملات الأجنبية للدفعات الحالية في حالة عدم وجود سعر صرف محلي رسمي.
2. في حالة قيام أحد الطرفين المتعاقدين بفرض قيود على تحويل فائض الإيرادات الذي تحققه المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، يكون للطرف الأخير الحق في فرض قيود بالمثل على المؤسسة المعنية من قبل ذلك الطرف.

مادة (12)

أمن الطيران

1. تمثيلاً مع حقوقهما والتزاماتهما المقررة بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان إن التزام كل منهما للآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع يعد جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية، وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي يتعهد الطرفان المتعاقدان بالعمل طبقاً لأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات والموقعة في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963م، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970م، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971م، والبروتوكول الخاص بقمع أعمال العنف في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988م، وأية معاهدات أخرى لأمن الطيران يكون الطرفان المتعاقدان قد انضموا إليها.
2. يقدم الطرفان المتعاقدان كل منهما للآخر جميع المساعدات الضرورية عند الطلب للتحليل دون وقوع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغيرها من الأفعال غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وطاقمها، والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، أو أية تهديدات أخرى ضد أمن الطيران المدني.
3. يعمل الطرفان المتعاقدان، في نطاق علاقتهما المشتركة، بما يتطابق مع أحكام أمن الطيران المدني الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي والواردة على هيئة ملاحق للمعاهدة، وذلك إلى المدى الذي تنطبق فيه هذه الأحكام الأمنية على الطرفين المتعاقدين، وعليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما أو مشغلي الطائرات الذين تكون مقار أعمالهم الرئيسية أو محال إقامتهم الدائمة في إقليميهما ومشغلي المطارات في إقليميهما ضرورة العمل بما يتطابق مع أحكام أمن الطيران المذكورة.

4. يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز الطلب من مشغلي الطائرات المذكورين مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في البند (3) من هذه المادة، والتي يطلبها الطرف المتعاقد الآخر بشأن الدخول إلى أو الخروج من، أو أثناء البقاء في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر. وعلى كل طرف متعاقد التأكد من التطبيق الفعال للتدابير الملائمة داخل إقليمه لحماية الطائرات وتفنيش الركاب والطاقم والمواد المنقولة والأمتعة والبضائع وكذلك مخازن الطائرة قبل وأثناء عملية الصعود أو التحميل، وعلى كل طرف متعاقد أن يأخذ بمحمل الجد كل طلب يقدم إليه من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ تدابير أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة أي تهديد مرتقب.
5. يقوم كل من الطرفين المتعاقدين بتقديم المساعدة للطرف المتعاقد الآخر، عند وقوع حادث أو تهديد بالاستيلاء غير المشروع على طائرة مدنية أو أي أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرة أو ركابها أو طاقمها أو المطارات و تسهيلات الملاحة الجوية، وذلك بتسهيل الاتصالات والإجراءات الملائمة الأخرى لإنهاء مثل ذلك الحادث أو التهديد فوراً وبسلام.
6. في حالة مواجهة أي من الطرفين المتعاقدين لمصاعب تتعلق بأحكام أمن الطيران الواردة في هذه المادة يجوز لسلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين طلب عقد مشاورات عاجلة مع سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر.

مادة (13)**السلامة الجوية**

1. يحق لكل طرف متعاقد طلب عقد مشاورات في أي وقت بشأن القواعد القياسية التي ينفذها الطرف المتعاقد الآخر في المجالات المتعلقة بتسهيلات الطيران والطائرات وأطقمها وعملياتها ويجري هذا التشاور في غضون ثلاثين (30) يوماً من تاريخ تقديم الطلب.
2. إذا تبين لأي من الطرفين المتعاقدين بعد إجراء مثل هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يقوم على نحو فعال بالمواظبة على تطبيق القواعد القياسية للسلامة في المجالات المشار إليها في الفقرة (1) بما يساوي على الأقل القواعد القياسية التي تحددت في ذلك الوقت بموجب المعاهدة، يتم إبلاغ الطرف المتعاقد الآخر بمثل هذه النتائج التي يراها لازمة للتقيد بالحد الأدنى للقواعد القياسية المحددة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي. ويقوم الطرف المتعاقد الآخر حينئذ باتخاذ الإجراء التصحيحي الملائم، وإذا لم يتخذ الطرف الآخر الإجراءات المناسبة في غضون (15) يوماً أو في غضون أي فترة أطول يتفق عليها الطرفان المتعاقدان، أصبح سبباً لإلغاء تراخيص التشغيل أو تعليقها أو تعديلها.
3. دون الإخلال بالالتزامات المذكورة في المادة (33) من المعاهدة، تم الاتفاق على أن تخضع أي طائرة تشغلها شركة طيران واحدة أو أكثر تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أو بالنيابة عنه في رحلات من أراضي الطرف المتعاقد الآخر وإليه، ما دامت في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، لفحص يقوم به ممثلون مفوضون من ذلك الطرف الآخر على متن الطائرة وحولها للتأكد من صلاحية وثائق الطائرة ووثائق الطاقم والحالة الظاهرية للطائرة ومعداتنا (في هذه المادة يطلق على هذه العملية اسم "التفتيش في ساحة وقوف الطائرات")، شريطة أن لا يؤدي ذلك إلى تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة.

4. إذا أدى التفتيش في ساحة وقوف الطائرات إلى التالي:
- أ. مخاوف جدية إزاء عدم التزام الطائرة أو عدم الالتزام في إجراءات تشغيلها بالقواعد القياسية المقررة في ذلك الوقت بموجب معاهدة شيكاغو، أو
 - ب. مخاوف جدية إزاء عدم الإتياع الفعال وعدم الاستكمال الفعال للقواعد القياسية المقررة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة، حق للطرف القائم بالتفتيش أن يستنتج فيما يتعلق بالمادة (33) من المعاهدة، أن الشروط التي تم بموجبها إصدار أو اعتماد رخصة للطائرة أو إجازة طاقمها، أو أن الشروط التي تشغل بموجبها ليست مساوية للقواعد القياسية المقررة بموجب المعاهدة وليست أعلى منها.
- يقوم الطرف المتعاقد الذي قام بالتفتيش بتطبيق ما ورد في البندين (1) أو (2) أعلاه، وذلك حسب ما يراه هذا الطرف ملائماً.
5. في حالة رفض ممثل المؤسسة المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، إطلاع مفتش الطرف المتعاقد الآخر على طائراتها وفقاً للبند (3) أعلاه حق للطرف المتعاقد الآخر أن يعتبر أن الحالة مثيرة للمخاوف الجدية المذكورة في البند (4) من هذه المادة، وأن يستخلص عندئذ الاستنتاجات المذكورة في هذا البند. وحق له تطبيق الإجراء الوارد في البند (2) من هذه المادة.
6. يحتفظ كل طرف متعاقد بحق تعليق أو تعديل تصريح تشغيل مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بصورة فورية في حالة توصل الطرف المتعاقد الأول سواء كنتيجة للتفتيش في ساحة وقوف الطائرات أو عن طريق سلسلة من الفحوصات أو في حالة عدم السماح بإجراء مثل هذه الفحوصات أو خلافه إلى ضرورة اتخاذ إجراء فوري لحماية سلامة عمليات مؤسسة النقل الجوي.
7. أي إجراء يقوم به أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للبندين (2) و (6) من هذه المادة يعتبر لاغياً بمجرد انتهاء الأسباب التي تم بناء عليها اتخاذه.

مادة (14)**رسوم الاستخدام**

يجوز لكل طرف متعاقد أن يفرض أو يسمح بفرض رسوم معقولة وعادلة مقابل استخدام المطارات وغيرها من التسهيلات الملاحية بواسطة الطائرات التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بشرط أن لا تكون هذه الرسوم أعلى من الرسوم التي تدفعها مؤسسة النقل الجوي التابعة لذلك الطرف والتي تعمل على الخطوط الجوية الدولية.

مادة (15)**تطبيق القوانين والأنظمة**

1. تطبيق قوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول الركاب والطاقم والبضائع أو البريد إلى إقليمه، أو البقاء فيه أو مغادرتها له مثل الأنظمة الخاصة بالدخول و الخروج والهجرة والجوازات، وكذلك الجمارك والحجر الصحي على الركاب والطاقم والبضائع و البريد المنقول بواسطة طائرات المؤسسة المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.
2. تطبيق قوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين على ملاحه وتشغيل طائرات المؤسسة المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين عند دخولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو بقائها فيه أو مغادرتها له أو عبور أجوائه.
3. يحق للسلطات المختصة لدى الطرفين المتعاقدين القيام بتفتيش طائرات الطرف المتعاقد الآخر عند هبوطها أو مغادرتها له، كما يحق لها أن تفحص الشهادات والمستندات الأخرى المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

مادة (16)**الأنشطة التجارية**

1. يحق للمؤسسة المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً لقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر ذات الصلة بالدخول والإقامة والاستقدام، إدخال وبقاء المديرين والفنيين والمشغلين والمختصين من العاملين المطلوبين للتنفيذ والإشراف على الخدمات الجوية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
2. يحق للمؤسسة المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً لقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر القيام ببيع خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر سواء مباشرة أو عبر وكلاء، كما يحق للمؤسسات المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين القيام ببيع خدماتها، وأي شخص يكون حراً في شراء هذه الخدمات بالعملة المحلية أو بأية عملات حرة قابلة للتحويل.

مادة (17)

المشاورات

بروح التعاون الوثيق تقوم سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر بقصد التأكد من التقيد بأحكام هذه الاتفاقية والجدول الملحق بها، والتشاور فيما بينهما عند الضرورة لإجراء أي تعديل على هذه الاتفاقية.

يحق لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من الطرف المتعاقد الآخر كتابة عقد إجراء مشاورات فيما بينهما على أن تبدأ مثل هذه المشاورات خلال ستين (60) يوماً من تاريخ تسلم الطلب، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على تمديد هذه المدة.

مادة (18)

تسوية المنازعات

1. إذا نشأ أي خلاف أو نزاع بين الطرفين المتعاقدين حول تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة تسويته أولاً عن طريق التفاوض.
2. إذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصل إلى تسوية بواسطة المفاوضات جاز لهما إحالة النزاع إلى شخص أو هيئة تحكيم منفق عليها لتسوية الخلاف، أو بناء على طلب أحد الطرفين المتعاقدين بعرض الخلاف على هيئة تحكيم مكونة من ثلاثة محكمين تشكل على النحو التالي:
 - أ. خلال (60) يوماً من تسلم طلب التحكيم يعين كل طرف متعاقد محكماً واحداً ويتفق هذان المحكمان على تعيين محكم ثالث من دولة محايدة تجاه الخلاف الناشئ ليقوم برئاسة هيئة التحكيم وذلك خلال (60) يوماً من تعيين المحكم الثالث.
 - ب. وإذا تعذر التعيين خلال الفترة المحددة أعلاه يجوز لأي طرف متعاقد الطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي القيام بتعيين المحكم الثالث خلال (30) يوماً وإذا تعذر على الرئيس القيام بذلك لكونه من مواطني إحدى الدول التي لا يمكن اعتبارها محايدة في الخلاف الناشئ يجوز للنائب الأول للرئيس والذي تنطبق عليه شروط الأهلية للقيام بهذا العمل أن يعين المحكم الثالث.
 - ج. باستثناء لما هو مبين في هذه المادة أو خلاف لما أتفق عليه الطرفين المتعاقدين تقوم هيئة التحكيم بوضع حدود سلطاتها القضائية والإجراءات الخاصة بها، وبناءً على توجيهات هذه الهيئة أو عند طلب أي طرف متعاقد يتم عقد مداولة لتحديد الخلاف المطروح للتحكيم والإجراءات الواجب إتباعها في فترة لا تزيد عن (30) يوماً بعد تشكيل الهيئة بالكامل.
 - د. باستثناء ما تم الاتفاق عليه بين الطرفين المتعاقدين أو ما تم تحديده بواسطة الهيئة يجب على كل من الطرفين المتعاقدين تسليم مذكرة حول الخلاف خلال (45) يوماً بعد تشكيل الهيئة بالكامل، ويتم استلام الردود خلال (60) يوماً من تاريخ استلام المذكرة وتقوم هيئة التحكيم بعقد جلسات سماع للنظر في الخلاف بناءً على طلب أي طرف من الطرفين المتعاقدين وبناءً على صلاحيتها وذلك خلال (30) يوماً بعد استلام الردود.

- هـ. تسعى هيئة التحكيم لإصدار قرار مكتوب خلال (30) يوماً بعد الفراغ من جلسات السماع، وإذا لم تعقد جلسات السماع بعد تاريخ تسليم الردود من طرفي الخلاف، يصدر القرار بأغلبية الأصوات.
- و. يجوز لأي طرف متعاقد طلب إيضاحات حول القرار الصادر خلال (30) يوماً من تاريخ استلامه.
- ز. يكون قرار هيئة التحكيم ملزماً لكلا الطرفين المتعاقدين.
- ح. يتحمل كل طرف متعاقد مصاريف تعيين مُحكمه، أما التكاليف الخاصة بهيئة التحكيم فيتم تقسيمها مناصفة بين الطرفين المتعاقدين وتشمل أي مصاريف ناتجة عن قيام رئيس منظمة الطيران المدني الدولي أو نائبه بتطبيق الإجراءات المشار إليها في البند (2/ب) من هذه المادة.

مادة (19)

تعديل الاتفاقية

إذا ارتأى أي من الطرفين المتعاقدين أنه من المجدي تعديل أي نص من نصوص هذه الاتفاقية، بما في ذلك ملحق جدول الطرق الذي يعتبر جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية يعمل بهذا التعديل إذا تم الاتفاق عليه بين الطرفين المتعاقدين بعد إجراء مشاورات وفقاً للمادة (17) من هذه الاتفاقية.

إذا كان التعديل متعلقاً بأحكام هذه الاتفاقية، فإنه يجب أن يتم الاتفاق عليه وفقاً للإجراءات الدستورية المتبعة لدى كل من الطرفين المتعاقدين، ويصبح هذا التعديل نافذ المفعول بعد تبادل المذكرات عبر القنوات الدبلوماسية.

إذا كان التعديل يتعلق بملحق جدول الطرق فقط، تتم الموافقة عليه بين سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين.

مادة (20)

الاعتراف بالشهادات والتراخيص

1. يعترف كل طرف متعاقد بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والتراخيص الصادرة أو المعتمدة من الطرف المتعاقد الآخر والتي ما زالت سارية المفعول، وذلك بقصد تنفيذ الخدمات المتفق عليها الواردة في هذه الاتفاقية شريطة أن تكون المعايير التي بموجبها تم إصدار هذه الشهادات والتراخيص واعتبارها سارية المفعول مساوية أو متجاوزة للحد الأدنى للمعايير الواردة في المعاهدة، وعلى أية حال يحق لكل من الطرفين المتعاقدين رفض الاعتراف بشهادات الأهلية والرخص الممنوحة لمواطنيه أو اعتبارها سارية المفعول والممنوحة لهم من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو أي دولة أخرى، وذلك لأغراض الطيران فوق إقليمه.
2. إذا كانت الامتيازات أو شروط التراخيص أو الشهادات المشار إليها في البند (1) أعلاه صادرة من سلطة الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين إلى أي شخص أو المؤسسة المعنية أو لطائرة تعمل في تشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة تختلف عن المعايير المحددة بموجب المعاهدة، و إذا تم إيداع مثل هذا الاختلاف لدى منظمة الطيران المدني الدولي، يجوز لسلطة الطيران المدني التابعة للطرف المتعاقد الآخر أن تطلب إجراء مشاورات طبقاً لما نصت عليه المادة (17) من هذه الاتفاقية مع سلطة الطيران المدني لذلك الطرف بغرض التوصل إلى اتفاق حول الممارسة مكان الخلاف، وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق مرضي للطرفين يكون ذلك أساساً لتطبيق المادة (5) من هذه الاتفاقية.

مادة (21)

الانسجام مع المعاهدات المتعددة الأطراف

في حالة إبرام معاهدة متعددة الأطراف أو اتفاقية تتعلق بالنقل الجوي تسري أحكامها على الطرفين المتعاقدين، تعتبر هذه الاتفاقية وملاحقها قد عدلت بموجب أحكام تلك المعاهدة أو الاتفاقية.

مادة (22)

الملاحق

تعتبر ملاحق هذه الاتفاقية جزءاً لا يتجزأ منها، وأية إشارة إليها تعني الإشارة إلى الملاحق ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك.

مادة (23)

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

تسجل هذه الاتفاقية وأي تعديل يطراً عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

مادة (24)

انتهاء الاتفاقية

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت إخطار الطرف المتعاقد الآخر كتابة من خلال الطرق الدبلوماسية عن رغبته في إنهاء هذه الاتفاقية على أن يبلغ هذا الإخطار في الوقت نفسه إلى منظمة الطيران المدني الدولي.

وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذه الاتفاقية بعد انقضاء اثني عشر (12) شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، ما لم يتم الاتفاق على سحب هذا الإخطار قبل انتهاء هذه المدة، وإذا لم يعترف الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه للإخطار فيعتبر أنه قد تسلمه بعد مضي أربعة عشر (14) يوماً من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي لهذا الإخطار.

مادة (25)

سريان الاتفاقية

تصبح هذه الاتفاقية نافذة من تاريخ تبادل وثائق التصديق عليها وفقاً للإجراءات الدستورية المعمول بها في كل من البلدين.

وإثباتاً لما تقدم قام الموقعان أدناه بالتوقيع على هذه الاتفاقية، وذلك بموجب السلطات المخولة لهما من قبل حكومتيهما.

حررت هذه الاتفاقية ووقعت في البحرين بتاريخ 11 يونيو 2006م الموافق 15 جمادى الأولى 1427هـ ، من نسختين أصليتين باللغة العربية، ولكل منهما ذات الحجية.

حمد بن جاسم بن جبر آل ثاني
النائب الأول لرئيس مجلس الوزراء
وزير الخارجية

علي بن خليفة آل خليفة
نائب رئيس مجلس الوزراء
وزير المواصلات

الملحق**جدول الطرق رقم (1)**

(1) الطرق الجوية التي يحق للمؤسسات المعنية من قبل حكومة مملكة البحرين تشغيلها:

من	نقاط وسطية	إلى	نقاط فيما وراء
(1)	(2)	(3)	(4)
البحرين	-	الدوحة	أية نقاط

(2) للمؤسسات المعنية من قبل حكومة مملكة البحرين الحق في إلغاء الهبوط، خلال جميع أو أي من رحلاتها، في النقاط المذكورة في العمود رقم (4) أعلاه، شريطة أن تبدأ الخطوط المتفق عليها على هذه الطرق من نقطة في العمود رقم (1).

جدول الطرق رقم (2)

(1) الطرق الجوية التي يحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل حكومة دولة قطر تشغيلها:

نقاط فيما وراء	إلى	نقاط وسطية	من
(4)	(3)	(2)	(1)
أية نقاط	البحرين	-	الدوحة

(2) للمؤسسات المعينة من قبل حكومة دولة قطر الحق في إلغاء الهبوط، خلال جميع أو أي من رحلاتها، في النقاط المذكورة في العمود رقم (4) أعلاه، شريطة أن تبدأ الخطوط المتفق عليها على هذه الطرق من نقطة في العمود رقم (1).