

قانون رقم (٢٤) لسنة ٢٠١٧

بالتصديق على بروتوكول بين حكومة مملكة البحرين
وحكومة الجمهورية التركية لتعديل واستكمال بعض أحكام الاتفاقية المبرمة
بين حكومة دولة البحرين وحكومة الجمهورية التركية
بشأن الخدمات الجوية الموقعة بتاريخ ٢٦ أكتوبر ١٩٩٨

نحن حمد بن عيسى آل خليفة

ملك مملكة البحرين .

بعد الاطلاع على الدستور ،

وعلى المرسوم بقانون رقم (٢١) لسنة ١٩٩٨ بالتصديق على اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة
دولة البحرين وحكومة الجمهورية التركية،

وعلى بروتوكول بين حكومة مملكة البحرين وحكومة الجمهورية التركية لتعديل واستكمال بعض
أحكام الاتفاقية المبرمة بين حكومة دولة البحرين وحكومة الجمهورية التركية بشأن الخدمات الجوية
الموقعة بتاريخ ٢٦ أكتوبر ١٩٩٨ ،

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

المادة الأولى

صُودق على بروتوكول بين حكومة مملكة البحرين وحكومة الجمهورية التركية لتعديل واستكمال
بعض أحكام الاتفاقية المبرمة بين حكومة دولة البحرين وحكومة الجمهورية التركية بشأن الخدمات
الجوية الموقعة بتاريخ ٢٦ أكتوبر ١٩٩٨ ، المرافق لهذا القانون.

المادة الثانية

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

ملك مملكة البحرين

حمد بن عيسى آل خليفة

صدر في قصر الرفاع:

بتاريخ: ٢ ذي القعدة ١٤٣٨هـ

الموافق: ٢٥ يوليو ٢٠١٧م

بروتوكول بين

**حكومة مملكة البحرين وحكومة الجمهورية التركية لتعديل
وأستكمال بعض أحكام الاتفاقية المبرمة بين حكومة دولة البحرين
وحكومة الجمهورية التركية بشأن الخدمات الجوية الموقعة
بتاريخ 26 أكتوبر 1998**

إن حكومة مملكة البحرين وحكومة الجمهورية التركية ، رغبة منهنما في تعديل وأستكمال بعض أحكام الاتفاقية بين حكومة دولة البحرين وحكومة الجمهورية التركية بشأن الخدمات الجوية الموقعة بتاريخ 26 أكتوبر 1998 ،
قد اتفقتنا على ما يلي :

مادة (1)

كل إشارة وردت في الاتفاقية بشأن " دولة البحرين " يجب أن تقرأ " مملكة البحرين " .

مادة (2)

تستبدل الفقرة (ب) بالمادة (1) من الاتفاقية بالنص التالي :

المادة (1)**تعريف**

(ب) يقصد بمصطلح " سلطات الطيران " بالنسبة لحكومة مملكة البحرين ، وزارة المواصلات والاتصالات ممثلة في شؤون الطيران المدني وأي شخص أو هيئة مخولة قانونياً بأداء أي من المهام التي تمارس حالياً

من قبل السلطات المذكورة أو مشابهة لها ، وبالنسبة لحكومة الجمهورية التركية ، وزارة المواصلات وشؤون الملاحة البحرية والاتصالات ، ممثلة في الإدارة العامة للطيران المدني .

مادة (3)

إضافة مادة جديدة تحت رقم (1.1) مكرر " السلامة الجوية " ، وذلك بعد تسلسل المادة (1.1) " أمن الطيران " تقرأ كالتالي :

المادة (1.1) مكرر

السلامة الجوية

- 1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات حول معايير السلامة الجوية في أي مجال يتعلق بالطائرات وأطقمها ، أو عمليات التشغيل المعمول بها من قبل الطرف المتعاقد الآخر . ويجب عقد المشاورات خلال المدة (30) ثلاثين يوماً من تاريخ تقديم الطلب .
- 2- إذا تبين لأي طرف متعاقد بعد إجراء المشاورات بأن الطرف المتعاقد الآخر لا يواظب ولا ينفذ على نحو فعال معايير السلامة المعمول بها في حينه وفي أي من مثل هذه المجالات التي على الأقل تعادل المعايير الدنيا الموضوعة في حينه وفق المعاهدة ، فعلى الطرف المتعاقد الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بالنتائج التي توصل إليها ، وبضرورة اتخاذ الطرف المتعاقد الآخر الإجراءات التصحيحية اللازمة . ويعتبر إخفاق الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الخطوات التصحيحية اللازمة خلال فترة (15) خمسة عشر يوماً ، أو أي فترة أطول يتفق عليها سبباً لتطبيق أحكام المادة (4) من هذه الاتفاقية.
- 3- على الرغم من الالتزامات الواردة في المادة (33) من المعاهدة ، فإنه من المتفق عليه جواز إخضاع أي طائرة يتم تشغيلها من قبل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين لتشغيل خدمة من / أو إلى إقليم دولة تابعة لطرف متعاقد الآخر ، لفحص من قبل مندوبين مفوضين من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، وذلك في داخل الطائرة وخارجها ، لأجل التأكد من صلاحية مستندات كل من تلك الطائرة وملاحيها ، ولتأكد من صلاحية الحالة العامة للطائرة ومعداتها (والذي يشار إليه في هذه المادة بـ " الفحص الميداني للطائرة ") شريطة أن لا يتسبب ذلك في حدوث أي تأخير غير معقول للطائرة .

- 4- إذا أدى الفحص الميداني أو سلسلة الفحوصات الميدانية المشار إليها أعلاه إلى الاستنتاجات التالية :
- 1.4 أن الطائرة أو تشغيلها لا يتفقان بشكل يدعو للقلق الجدي مع مستويات الحد الأدنى لمعايير السلامة الجوية النافذة في حينه وفقاً للمعاهدة ، أو
- 2.4 إفتقار التطبيق والإدارة الفعالة بشكل يدعو للقلق الجدي لمتطلبات الصيانة وإدارة معايير السلامة الجوية النافذة في حينه وفقاً للمعاهدة ،
- لذا ، فإنه في هذه الحالات يحق للطرف المتعاقد الذي يجري الفحص وفقاً للأغراض التي نصت عليها المادة (33) من المعاهدة ، الاستنتاج بأن المتطلبات التي بموجبها أصدرت الشهادات أو الرخص الخاصة بالطائرة ، أو طاقمها ، أو تلك التي بموجبها اعتبرت سارية، أو أن المتطلبات التي تم بموجبها تشغيل الطائرة لا تتطابق أو تفوق المعايير الدنيا المعمول بها وفق المعاهدة .
- 5- في حالة رفض ممثلي مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين إجراء الفحص الميداني على الطائرات التي تشغيلها تلك المؤسسات طبقاً للفقرة (3) أعلاه ، فإنه يحق للطرف المتعاقد الآخر أن يستنتج بأن القلق الجدي المشار إليه في الفقرة (4) أعلاه قد تحقق الأمر الذي يؤدي إلى الاستنتاجات المشار إليها في هذه الفقرة .
- 6- يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في إيقاف أو تعديل ترخيص التشغيل الصادر من قبله مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر فوراً ، وذلك في حالة استنتاج الطرف المتعاقد الأول بأن اتخاذ إجراءات عاجلة ضرورياً لسلامة عمليات مؤسسة النقل الجوي ، سواء كان ذلك نتيجة الفحص الميداني أو بسبب المشاورات ، أو خلافاً .
- 7- يجب أن يوقف أي إجراء اتخذ من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للفقرتين (2) أو (6) أعلاه بمجرد إنتفاء أساس اتخاذ ذلك الإجراء .
- 8- يجب على كل طرف متعاقد حث مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبله الحصول على موافقة سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر قبل إمتزامها استئجار طائرة غير مملوكة لها سواء كانت مسجلة في دولة المشغل أو دولة أخرى ، وذلك لأغراض تشغيل خدمات في بلد أي من العرفين المتعاقدين على النقاط المحددة في هذه الاتفاقية .

9- مع مراعاة أحكام المادة 83 (مكرر) من المعاهدة ، فإن المسئوليات والواجبات لتشغيل طائرة مستأجرة يجب أن تكون لأجل متطلبات السلامة الجوية في مهدة الدولة التي تتبع لها مؤسسة النقل الجوي المستأجرة للطائرة ، والتي تشرف على تشغيلها ، يجوز تحويل المسئوليات الخاصة بالطائرة المستأجرة إلى ذات الدولة بشكل كلي أو جزئي .

مادة (4)

تستبدل الفقرة (1) من المادة الثالثة " تراخيص التشغيل " من الاتفاقية بالنص الآتي :

المادة (3)

تراخيص التشغيل

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

مادة (5)

تستبدل المادة (9) " الرمز المشترك " من الاتفاقية بالنص الآتي :

المادة (9)

الرمز المشترك

عند تشغيل أو إقامة خدمات جوية على الطرق المبنية ، فإنه يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين الدخول في ترتيبات بشأن الرمز المشترك مع :

- مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين .

• مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لطرف ثالث .

يجب على أي من مؤسسات النقل الجوي المرتبطة بترقيبات الرمز المشترك أن توضح لمشتري التذاكر في نقطة البيع اسم مؤسسة النقل الجوي التي ستشغل فعلياً على أي من قطاعات الخدمة المعنية وفق نظام الرمز المشترك ، ومع أي من مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي سيكون للمشتري علاقة تعاقدية تبعاً لذلك .

مادة (6)

يستبدل ملحق جدول الطرق الجوية بالاتفاقية ، بالمرفق (ب) المدرج بمذكرة التفاهم الموقعة بين الطرفين المتعاقدين بتاريخ 21 أكتوبر 2011 .

مادة (7)

تستبدل المادة (12) " تحديد التعرفة " من الاتفاقية بالتالي :

المادة (12)

تحديد التعرفة

1 . يجب على كل طرف متعاقد بأن يسمح بالتعرفة للخدمات التي تشغل بموجبها خدمات جوية ودولية من / وإلى / وعبر إقليمه والمحددة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية ، بحيث تكون ذات التعرفة وفق مستويات معقولة ، مع مراعاة كل العوامل ذات الصلة ، بما في ذلك تكلفة التشغيل ، والريح المعقول ، وتعرفة مؤسسات النقل الجوي الأخرى .

يجب أن يكون التدخل من قبل الطرفين المتعاقدين مقتصرأ على :

- (أ) منع التعرفة أو الممارسات التمييزية بلا داع .
- (ب) حماية العملاء من التعرفة المرتفعة أو المثيرة بصورة غير معقولة بسبب سوء استغلال وضع يتسم بالهيمنة ، و
- (ج) حماية مؤسسات النقل الجوي من التعرفة المنخفضة على نحو غير طبيعي بسبب الحصول على إعانة أو دعم حكوميين بشكل مباشر أو غير مباشر .

2. لا يجب أن تتطلب التعرف المحددة وفقاً للفقرة (1) الإيداع من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين لواقعة سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر .
3. لا يجب على أي من الطرفين المتعاقدين السماح لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة له بأن تحدد التعرف سواء بمفردها أو بالاشتراك مع أي مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي أخرى لخرس الإساءة لقوى السوق بالطريقة التي لديها ، أو بطريقة تحتمل أو مقصود بها إحداث تأثيراً شديداً من شأنه إضمار المؤسسة المتنافسة أو استبعاد ذات المؤسسة المتنافسة من خط التشغيل ، وذلك من منطلق أنها مؤسسة نقل جوي معيّنة من قبل الطرف المتعاقد الآخر .
4. يوافق الطرفان المتعاقدان على أن الممارسات التالية لمؤسسة النقل الجوي فيما يتعلق بتحديد التعرف ، يمكن أن تعتبر ممارسات إلى حد ما تنافسية غير عادلة ، ويمكن أن تحتاج إلى بحث أوثق :
- (أ) فرض أسعار وأجور على الطرق الجوية بمستويات تكون في الإجمال غير كافية لتغطية تكاليف تقديم الخدمات المرتبطة بها .
- (ب) أن تكون الممارسات قيد النظر مستمرة بدلاً من أن تكون مؤقتة .
- (ج) أن تكون للممارسات قيد النظر أثر إقتصادي سلبي خطير أو لها ضرر ملموس على مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، و
- (د) إظهار سلوك يشير إلى إساءة استخدام المركز المهيمن على الطرق الجوية .
5. في حالة عدم إقتناع أي من سلطات الطيران بالتعرف المقترحة أو التي تكون سارية من قبل مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر ، فعلى سلطات الطيران إذا طلبت إحداها ذلك ، بأن يسوى الأمر عبر المشاورات .
- وعلى كل حال ، فإنه لا يجب على سلطة الطيران التابعة لطرف متعاقد اتخاذ إجراء آحادي يمنع سريان أو استمرارية التعرف الخاصة بمؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر .
6. على الرغم مما سبق ، يتعين على مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بأن تقدم بناءً على طلبها إلى سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر ، المعلومات المتعلقة بتحديد التعرف ، وذلك وفق الشكل والطريقة المحددة من قبل ذات السلطات .

7. لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يفرض على مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر شروطاً الترفض الأولى ، ونسبة النقل ، ورسوم الممانعة ، أو متطلبات أخرى تتعلق بالسعة ، وعدد الرحلات ، أو نقل الحركة ، وذلك بما يتعارض مع أغراض هذه الاتفاقية .

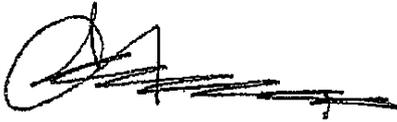
مادة (8)

يدخل هذا البروتوكول حيز النفاذ من تاريخ إخطار أي من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر باستكمالته للإجراءات الدستورية عبر تبادل المذكرات الدبلوماسية .

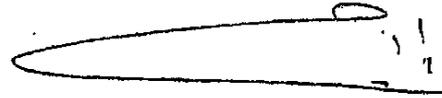
وأشهاداً على ذلك ، قام الموقعان أدناه المفاوضان من حكومتيهما المعنيتين بالتوقيع على هذا البروتوكول .

حرر في مدينة أنقرة بتاريخ 25 أغسطس 2016 . من نسختين أصليتين باللغات العربية والتركية والإنجليزية ، وفي حالة الاختلاف في التفسير يرجح النص الإنجليزي .

عن
حكومة الجمهورية التركية



عن
حكومة مملكة البحرين



المرفق (ب)ملحقجدول الطرق

1. الطرق التالية التي تخول بموجبها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين تشغيل خدمات جوية عليها في كلا الاتجاهين :

من	نقاط وسطية	إلى	نقاط فيما وراء
نقاط في البحرين	أي نقاط	أنقرة انتاليا أسطنبول	أي نقاط

يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين ممارسة الحرية الخامسة على نقطتين فقط تقعان فيما وراء الجمهورية التركية ، بحيث يتم تحديدهما والاتفاق عليهما عبر المراسلات في وقت لاحق بين سلطتي الطيران التابعتين لكلا البلدين .

2. الطرق التالية التي تخول بموجبها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الجمهورية التركية تشغيل خدمات جوية عليها في كلا الاتجاهين :

من	نقاط وسطية	إلى	نقاط فيما وراء
نقاط في تركيا	أي نقاط	البحرين	أي نقاط

يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الجمهورية التركية ممارسة الحرية الخامسة على أي نقاط وسطية وأي نقاط تقع فيما وراء مملكة البحرين .