

قانون رقم (٤) لسنة ٢٠١٥  
بالتصديق على اتفاقية الخدمات الجوية  
بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية باكستان الإسلامية

نحن حمد بن عيسى آل خليفة  
بعد الاطلاع على الدستور،  
وعلى المرسوم بقانون رقم (٤) لسنة ١٩٨٠ بالموافقة على اتفاقية الخدمات الجوية بين  
حكومة دولة البحرين وحكومة الجمهورية الباكستانية، الموقعة في البحرين بتاريخ ١٧  
فبراير ١٩٧٥،  
وعلى اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية باكستان  
الإسلامية، الموقعة في مدينة إسلام آباد بتاريخ ١٨ مارس ٢٠١٤،  
أقر مجلس الشورى ومجلس النواب القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

المادة الأولى

صودق على اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية باكستان  
الإسلامية، الموقعة في مدينة إسلام آباد بتاريخ ١٨ مارس ٢٠١٤، والمرافقة لهذا القانون.

المادة الثانية

يلغى العمل بأحكام المرسوم بقانون رقم (٤) لسنة ١٩٨٠ بالموافقة على اتفاقية الخدمات  
الجوية بين حكومة دولة البحرين وحكومة الجمهورية الباكستانية.

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: ٢٤ جمادى الآخرة ١٤٣٦هـ  
الموافق: ١٣ أبريل ٢٠١٥م

اتفاقية الخدمات الجوية  
بين  
حكومة مملكة البحرين  
و  
حكومة جمهورية باكستان الإسلامية

## الديباجة

أن حكومة مملكة البحرين وحكومة جمهورية باكستان الإسلامية ( المشار إليهما فيما بعد بعبارة " الطرفين المتعاقدين " )

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

ورغبة منهما في النهوض بنظام الطيران الدولي مبني على المنافسة فيما بين مؤسسات النقل الجوي في السوق مع جعل التدخل والتنظيم الحكوميين يقتصران على الحد الأدنى .

ورغبة منهما في تسهيل التوسع في إتاحة الفرص أمام الخدمات الجوية الدولية .

وإقراراً منهما بأن الخطوط الجوية الدولية ذات الكفاءة والقدرة على المنافسة من شأنها تعزيز التجارة ورفاهية المستهلكين والنمو الاقتصادي .

ورغبة منهما في تمكين مؤسسات النقل الجوي من أن تمنح جمهور المسافرين وشاحني البضائع طائفة متنوعة من الخيارات الخدمية بأدنى الأسعار التي لا تتسم بالتمييز ولا تمثل إساءة استغلال لموقف يتسم بالهيمنة ورغبة في تشجيع مؤسسات النقل الجوي فرادى على تطوير وتنفيذ الأسعار التي تتسم بالتجديد والقدرة على المنافسة ، و

ورغبة في ضمان أقصى قدر من السلامة والأمن في الخدمات الجوية الدولية ، والتأكيد مجدداً لما يساورهما من القلق العميق بشأن الأفعال أو التهديدات الموجهة ضد أمن الطائرات معرضة للخطر سلامة الأفراد أو الممتلكات ومسببة لتأثير سلبي على تشغيل الخدمات الجوية ، ومقوضة لثقة الجمهور في سلامة الطيران المدني .

فقد اتفقنا على ما يلي :

### المادة الأولى التعريف

لأغراض هذه الاتفاقية ، ما لم يقتضي سياق النص خلاف ذلك ، فإن اصطلاح كل من :

- (أ) " النقل الجوي " يعني النقل العام بواسطة الطائرات للركاب ، والشحن والبريد كل على حدة أو بصورة مجتمعة لقاء أجر أو مكافأة .
- (ب) " سلطات الطيران " يعني بالنسبة لحكومة مملكة البحرين ، وزارة المواصلات ممثلة في شؤون الطيران المدني ، وبالنسبة لحكومة جمهورية باكستان الاسلامية ، المدير العام لسلطة الطيران المدني ، أو في كلتا الحالتين ، يعني أي سلطة أخرى أو شخص آخر مفوض بانجاز المهام التي تمارسها الآن السلطات المذكورة .
- (ج) " الاتفاقية " يعني هذه الاتفاقية وملاحقها وأية تعديلات عليها .
- (د) " السعة " هي مقدار ( مقادير ) الخدمات التي تقدم بمقتضى الاتفاقية وتقاس عادة بعدد الرحلات أو المقاعد أو أطنان البضائع المعروض شحنها في السوق ( فيما بين قطاعات المدن أو من بلد إلى آخر ) أو على طريق معين أثناء فترة محددة تكون على سبيل المثال يومية أو أسبوعية ، أو موسمية أو سنوية .
- (هـ) " معاهدة " تعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944 ، وتشمل أي ملحق تم اعتماده بموجب المادة (90) من تلك المعاهدة ، وأية تعديلات على الملاحق أو المعاهدة بموجب المادتين ( 90 ) و (94) بقدر ما يتحقق سريان مثل تلك الملاحق والتعديلات بالنسبة لكلا الطرفين .
- (و) " مؤسسة النقل الجوي المعنية " تعني مؤسسة النقل الجوي التي تم تعيينها وترخيصها وفقاً للمادة (3) من هذه الاتفاقية .
- (ز) " الايكاو " تعني منظمة الطيران المدني الدولي .
- (ح) " النقل الجوي متعدد الوسائط " يعني النقل العام الذي يتم بواسطة الطائرات ومن خلال وسيلة نقل سطحية واحدة أو أكثر للركاب والحقائب والبضائع والبريد أما بصورة منفصلة أو بالجمع بين كل ذلك ، أو بعضه لقاء أجر أو مكافأة .

- (ط) " النقل الجوي الدولي " هو نقل جوي يكون فيه الركاب وايضاً الحقائب والبضائع والبريد لدى النقل على متن الطائرة في إقليم إحدى الدول في اتجاه يقصد دولة أخرى .
- (ي) " الطرف " دولة وافقت رسمياً على الالتزام بهذه الاتفاقية .
- (ك) " التعرف " يعني أي أجر أو مكافأة أو رسم لقاء نقل الركاب أو الحقائب أو البضائع أو الحقاب والبضائع والركاب معاً ( دون احتساب البريد ) في النقل الجوي (بما في ذلك أية وسيلة أخرى للنقل تتصل بذلك ) ، مما تقوم بتحصيله مؤسسات النقل الجوي، بما في ذلك وكلاؤها ، وكذا الشروط التي تحكم توافر تلك الاجور أو المكافأة أو الرسوم .
- (ل) " إقليم " يعني فيما يتعلق بدولة ما ، المناطق الأرضية والمياه الإقليمية المتاخمة لها والمجال الجوي فوقهما ضمن سيادة تلك الدولة وللإصطلاح المعنى المخصص له بموجب المادة (2) من المعاهدة .
- (م) " رسوم الاستخدام " تعني رسماً فرضته السلطات المختصة على مؤسسات النقل الجوي أو سمحت بفرضه عليها لقاء إتاحة ممتلكات المطار أو تجهيزاته أو تسهيلات الملاحة الجوية أو تسهيلات أو خدمات أمن الطيران ، بما في ذلك الخدمات والتسهيلات التي تلزم لكل ذلك لصالح الطائرات والاطقم والركاب والبضائع ، و
- (ن) " خدمة جوية " ، و " خدمة جوية دولية " و " مؤسسة النقل الجوي " و " التوقف لأغراض غير تجارية " تكون لها المعاني المخصصة لها بموجب المادة (96) من المعاهدة .

### المادة الثانية منح الحقوق

- 1- يمنح كل طرف الطرف الآخر الحقوق المنصوص عليها في هذه الاتفاقية لغرض تشغيل الخدمات الجوية الدولية على الطرق المحددة في جدول الطرق .
- 2- رهنأ بأحكام هذه الاتفاقية ، تتمتع مؤسسة ( مؤسسات ) النقل الجوي التي يعينها كل طرف بالحقوق التالية :
  - ( أ ) حق الطيران غير اقليم الطرف الآخر بدون هبوط .
  - ( ب ) حق التوقف في اقليم الطرف الآخر لأغراض غير تجارية ، و
  - ( ج ) حق التوقف عند النقاط على الطريق المحدد في ملحق جدول الطرق بهذه الاتفاقية لغرض النقل على متن الطائرة والانزال والتفريغ للحركة الدولية من ركاب وبضائع وبريد بصورة منفصلة أو بصورة مجمعة .
- 3- تتمتع ايضاً مؤسسات النقل الجوي التابعة لكل من الطرفين ، بخلاف المؤسسات المعينة بمقتضى المادة الثالثة ( التعيين والترخيص ) من هذه الاتفاقية بالحقوق المنصوص عليها في الفقرتين (2) و(2ب) من هذه المادة .
- 4- ليس في الفقرة (2) من هذه المادة ما يمكن أن ينظر إليه على أنه يمنح مؤسسة (مؤسسات ) النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين امتيازاً ينيح لها أن تأخذ على متن الطائرة في إقليم الطرف الآخر ركاباً وبضائعاً و بريداً مقابل أجر بحيث تكون ذات الطائرة قاصدة نقطة أخرى في إقليم الطرف الآخر .

### المادة الثالثة التعيين والترخيص

- 1- يحق لكل طرف بأن يعين بالكتابة إلى الطرف الآخر مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لتشغيل الخدمات المتفق عليها وفقاً لهذه الاتفاقية كما يحق له سحب أو تغيير مثل ذلك التعيين .
- 2- عند استلام مثل هذا التعيين ، والطلب المقدم من مؤسسة النقل الجوي المعينة بحسب الصيغة وبالاسلوب المحدد للتفويض بالتشغيل ، أو التصريح الفني يمنح كل طرف التصريح المناسب بالتشغيل بأقل قدر من التأخير في الاجراءات ، شريطة أن :
  - ( أ ) تكون مؤسسة النقل الجوي تحت السيطرة التنظيمية الفعلية للطرف القائم بالتعيين.
  - ( ب ) يكون الطرف الذي يقوم بتعيين مؤسسة النقل الجوي ممثلاً للأحكام الواردة في المادة 8 ( السلامة ) والمادة 9 ( أمن الطيران ) ، و
  - ( ج ) تكون مؤسسة النقل الجوي المعينة مؤهلة للوفاء بالشروط الأخرى المنصوص عليها بموجب القوانين والنظم التي يطبقها عادة الطرف الذي يتلقى التعيين على تشغيل خدمات النقل الجوي الدولي.

### المادة الرابعة وقف أو الغاء أو الحد من التراخيص

- 1- يحق لسلطات الطيران التابعة لكل طرف في عدم منح التصاريح المشار إليها في المادة 3 ( التعيين والترخيص ) من هذه الاتفاقية ، فيما يتعلق بمؤسسة النقل الجوي التي يعينها الطرف الآخر والغاء التراخيص أو تعليقها أو فرض شروط على استخدامها بصورة مؤقتة أو دائمة .
- 2- في حالة عدم الاطمئنان إلى أنه لدى الطرف المعين لمؤسسة النقل الجوي ملكية جوهرية لهذه المؤسسة وسيطرة فعلية عليها .
- 3- في حالة عدم قيام الطرف الذي يعين مؤسسة النقل الجوي بالامتثال للأحكام الواردة في المادة 8 ( السلامة والمادة 9 ( أمن الطيران ) ، و

4- في حالة عدم تأهل مؤسسة النقل الجوي المعينة تلك للوفاء بشروط أخرى وردت بمقتضى القوانين والقواعد التنظيمية التي تطبق في الاحوال العادية على تشغيل خدمات النقل الجوي الدولي من خلال الطرف الذي يتلقى التعيين .

#### المادة الخامسة تطبيق القوانين

- 1- تطبق القوانين والأنظمة الخاصة بأي من الطرفين والتي تحكم دخول وخروج الطائرات التي تشغل في الخدمات الجوية الدولية من وإلى إقليمه أو تشغيله وملاحة مثل هذه الطائرات عندما تكون داخل إقليمه ، وذلك على الطائرات التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر .
- 2- تطبق قوانين وأنظمة أي من الطرفين بشأن دخول الركاب والطاقم والبضائع ، بما في ذلك البريد إلى إقليمه ومكوناتها فيه ، ومغادرتها له ، مثل تلك القوانين والأنظمة الخاصة بالهجرة والجمارك والعملية والصحة والحجر الصحي ، وذلك على ما تحمله طائرات مؤسسة النقل الجوي التي عينها الطرف الآخر من ركاب ، وطاقم ، وبضائع ، وبريد عندما تكون داخل الإقليم المذكور .
- 3- لا يفضل أي من الطرفين مؤسسات النقل الجوي التابعة له ، أو أي مؤسسة نقل جوي أخرى على مؤسسة النقل الجوي التي عينها الطرف الآخر ، والتي تعمل في نقل جوي دولي مماثل ، وذلك فيما يتعلق بتطبيق نظمه للهجرة ، والجمارك ، والحجر الصحي والأنظمة المماثلة .

#### المادة السادسة العبور المباشر

لا يخضع كل من الركاب ، والحقائب ، والبضائع في حالة العبور المباشر من خلال إقليم أي طرف ، والذين لا يغادرون منطقة المطار المحجوزة لمثل هذا الغرض لأي فحص باستثناء الفحص لأسباب أمن الطيران أو مكافحة المخدرات ، أو منع الدخول غير القانوني ، أو في ظروف خاصة .

### المادة السابعة الاعتراف بالشهادات

- 1- يعترف بسلامة شهادات الصلاحية للطيران ، وشهادات الجدارة ، والترخيص الصادرة والتي أصبحت سارية المفعول لدى طرف واحد وما تزال سارية المفعول ، وذلك من قبل الطرف الآخر بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها شريطة أن تكون المتطلبات التي أصدرت بموجبها هذه الشهادات ، أو التراخيص ، أو أصبحت سارية المفعول بمقتضاها ، معادلة للمعايير الدنيا التي قد تنشأ بموجب المعاهدة ، أو أعلى منها .
- 2- إذا كانت المزايا أو الشروط الخاصة بالتراخيص أو الشهادات المشار إليها في الفقرة (1) أعلاه ، والتي تصدرها سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين لأي شخص أو مؤسسة نقل جوي معينة ، أو تصدرها فيما يتعلق بطائرة تستخدم في تشغيل الخدمات المتفق عليها ، تسمح بالاختلاف عن المعايير الدنيا التي نشأت بموجب المعاهدة ، وجرى ايداع ذلك الاختلاف لدى منظمة الطيران المدني الدولي ، فيجوز للطرف الآخر أن يطلب عقد مشاورات بين سلطات الطيران بهدف ايضاح الممارسة المعنية .
- 3- مع ذلك ، يحتفظ كل طرف بحقه في رفض الاعتراف لغرض الرحلات التي تجرى فوق إقليمه ، أو تهبط داخله ، بشهادات الجدارة والاجازات التي يمنحها لمواطنيه الطرف الآخر .

### المادة الثامنة السلامة

- 1- يمكن لكل طرف طلب التشاور في أي وقت بشأن القواعد القياسية للسلامة التي يواظب عليها الطرف الآخر في المجالات المتعلقة بتسهيلات الطيران ، وطاقم الطيران، والطائرات ، وتشغيل الطائرات ويجرى هذا التشاور في غضون ثلاثين (30) يوماً من تاريخ الطلب.
- 2- بعد إجراء مثل هذه المشاورات ، فإنه إذا وجد أحد الطرفين بأن الطرف الآخر لا يقوم على نحو فعال بالمواطبة على تطبيق القواعد القياسية للسلامة في المجالات المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة بما يفي بالقواعد القياسية التي تحددت في ذلك الوقت بموجب المعاهدة ، فيجب أن يتم إبلاغ الطرف الآخر بمثل هذه النتائج والخطوات التي تعد ضرورية للتوافق مع القواعد القياسية لمنظمة الطيران المدني الدولي ، ويقوم الطرف الآخر حينئذ باتخاذ الاجراءات التصحيحية الملزمة في غضون فترة زمنية متفق عليها .

- 3- وفقاً للمادة السادسة عشرة من المعاهدة ، فإنه من المتفق عليه فضلاً عن ذلك ، أنه يجوز أن تكون أية طائرة يتم تشغيلها بواسطة مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين ، أو بالنيابة عنها ، وذلك في خدمة من أو إلى إقليم طرف آخر موضوعاً للتفتيش من جانب الممثلين المفوضين للطرف الآخر أثناء وجودها في إقليمه شريطة ألا يتسبب ذلك في تأخير لا داعي له في تشغيل الطائرة . وعلى الرغم من الواجبات المذكورة في المادة (33) من المعاهدة ، فإن الهدف من هذا التفتيش هو التحقق من سلامة وثائق الطائرة ذات الصلة واجازة الطاقم ، وكذلك للتأكد من أن معدات الطائرة وحالتها تتوافق مع القواعد القياسية المحددة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة .
- 4- عندما يكون من الجوهرى اتخاذ إجراء عاجل لتأمين سلامة العمليات لمؤسسة النقل الجوي، فإنه يحق لكل طرف بأن يحتفظ بحقه في التعليق أو الإيقاف على الفور لتصريح التشغيل الخاص بمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر .
- 5- يجب أن يوقف أي إجراء اتخذ من جهة طرف واحد بموجب الفقرة (4) أعلاه ، وذلك بمجرد انتفاء سبب اتخاذ ذلك الإجراء .
- 6- بالإشارة إلى الفقرة (2) من هذه المادة ، فإنه إذا تقرر بأن يظل أحد الطرفين في حالة عدم امتثال للقواعد القياسية لمنظمة الطيران المدني الدولي عند انقضاء الفترة الزمنية المتفق عليها ، فإنه يجب إبادة الإامين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بذلك ، كما يجب إبادته بالحل المرضي للوضع الذي يأتي في وقت لاحق .

### المادة التاسعة

#### أمن الطيران

- 1- يؤكد الطرفان مجدداً بما لهما من حقوق وعليهما من التزامات بموجب القانون الدولي ، أن واجبهما نحو بعضهما البعض في حماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية . وسوف يعمل الطرفان بشكل خاص ودون الحد من عمومية حقوقهما والتزامهما بمقتضى القانون الدولي ، بما لا يتعارض مع أحكام الاتفاقية المتعلقة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات ، الموقعة في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963 ، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات ، الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970 ، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني ، الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971 ، والبروتوكول التكميلي لذات الاتفاقية بشأن قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي ، الموقع في مونتريال بتاريخ 14 فبراير 1988 ، وبما لا يتعارض مع ما التزم به الطرفان من معاهدة أخرى أو بروتوكول آخر فيما يتصل بأمن الطيران المدني .

- 2- يقدم الطرفان ، إذا طلب منهما ذلك ، كل المساعدات الضرورية لبعضهما البعض لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية ، وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات ، وركابها ، وطاقمها ، والمطارات ، وتجهيزات الملاحة الجوية ، وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني .
- 3- يعمل الطرفان وفق علاقاتهما المتبادلة ، بما يتفق مع أحكام أمن الطيران التي حددتها منظمة الطيران المدني الدولي وعينتها كملاحق للمعاهدة ، كما يتعين على الطرفين أن يطلبوا بأن يعمل مشغلو الطائرات المسجلة لديهما ، أو مشغلو الطائرات الذين يوجد مقر أعمالهم الرئيسي ، أو إقامتهم الدائمة في إقليميهما ، ومشغلو المطارات في إقليمي الطرفين ، وذلك بما يتفق مع مثل تلك الأحكام الخاصة بأمن الطيران ، ويقوم كل طرف بإخطار الطرف الآخر بأية اختلافات بين قواعده التنظيمية وأساليب عمله الوطنية وبين القواعد القياسية لأمن الطيران الواردة في الملاحق ، ولأي من الطرفين أن يطلب إجراء مشاورات فورية مع الطرف الآخر في أي وقت لمناقشة أية اختلافات من هذا القبيل .
- 4- يوافق كل طرف على أن مشغلي الطائرات هؤلاء قد يطلب منهم مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (3) أعلاه لكونها أحكام يتطلبها الطرف الآخر من أجل دخول إقليمه، أو مغادرته ، أو أثناء التواجد فيه . ويتكفل كل طرف بأن تطبق تدابير كافية بصورة فعالة داخل إقليمه لحماية الطائرات والتفتيش على الركاب والطاقم والأصناف المحمولة ، والحقائب ، والبضائع ، ومخازن الطائرات قبل وأثناء الصعود أو التحميل على متن الطائرة . يجب أن ينظر كل طرف أيضاً مع أبداء التعاطف في أي طلب من الطرف الآخر لاتخاذ تدابير أمن معقولة خاصة لمواجهة تهديد معين .
- 5- عندما يقع حادث أو يصادر تهديد بوقوع حادث استيلاء غير مشروع على الطائرات المدنية أو غير ذلك من الأعمال غير المشروعة ضد سلامة مثل تلك الطائرات ، أو ركابها أو طاقمها أو المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية ، يقوم الطرفان بمساعدة بعضهما البعض من خلال تسهيل إجراء الاتصالات ، وغير ذلك من التدابير المقصودة لإنهاء هذا الحادث أو التهديد بوقوعه بسرعة وعلى نحو آمن .
- 6- يكون لكل طرف الحق خلال سنتين (60) يوماً من صدور الاشعار ، أو أية فترة أقصر يتفق عليها بين سلطات الطيران ، بأن تقوم سلطات الطيران لديه بإجراء تقييم في إقليم الطرف الآخر على إجراءات الأمن التي تتخذ أو يعتزم اتخاذها من جهة مشغلي الطائرات فيما يتصل بالرحلات القادمة من إقليم الطرف الأول ، أو تسافر إليه . كما يتم الاتفاق بين سلطات الطيران على الترتيبات الإدارية لإجراء عمليات التقييم تلك ، وتنفيذ تلك الاجراءات دون تأخير من أجل ضمان الاسراع في إجراء عمليات التقييم .
- 7- حينما تتوافر لأحد الطرفين أسس معقولة تحمله على الاعتقاد بأن الطرف الآخر قد خرج عن أحكام هذه المادة ، فيجوز للطرف الأول بأن يطلب إجراء مشاورات . وتبدأ تلك

المشاورات في غضون ثلاثين (30) يوماً من تلقي مثل ذلك الطلب من أي من الطرفين، ويشكل عدم الوصول إلى اتفاق مرضي خلال ثلاثين (30) يوماً من بداية المشاورات أساساً لعدم منح التصريح لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي التي يعينها الطرف الآخر، أو لالغائه أو تعليقه، أو فرض شروط بشأنه. وللطرف الأول أن يتخذ إجراء مؤقت في أي وقت حينما يبرر ذلك وجود طارئ أو من أجل منع المزيد من عدم الامتثال لأحكام هذه المادة.

### المادة العاشرة أمن وثائق السفر

- 1- يوافق كل طرف على اعتماد التدابير التي تكفل أمن جوازات السفر ووثائق السفر الأخرى الصادرة عنه.
- 2- وفي هذا الشأن، يوافق كل طرف على وضع الضوابط على جوازات السفر، ووثائق السفر، ووثائق الهويات الأخرى التي يصدرها أو تصدر بالنيابة عنه، وذلك من حيث تصميمها بصورة قانونية، وإصدارها، والتحقق منها واستخدامها.
- 3- يوافق كل طرف كذلك على وضع أو تحسين الإجراءات التي تكفل نوعية أمن وثائق السفر والهويات التي يصدرها، لكي تحول دون إساءة استخدامها بسهولة أو تعديلها بشكل غير قانوني أو استنساخها أو إصدارها بصورة ميسرة.
- 4- تحقيقاً للأهداف الواردة أعلاه، يقوم كل من الطرفين بإصدار جوازات سفره ووثائق السفر الأخرى وفقاً لما ورد في الوثيقة رقم 9303 الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي تحت عنوان وثائق السفر المقررة آلياً (الجزء الأول - جوازات السفر المقررة آلياً والجزء الثاني - التأشيرات المقررة آلياً و/أو الجزء الثالث - وثائق السفر الرسمية المقررة آلياً من الحجم (1) والحجم (2)).
- 5- يوافق كل طرف أيضاً على تبادل المعلومات العملياتية بشأن وثائق السفر المزورة أو المزيفة والتعاون مع الطرف الآخر بغية تعزيز مكافحة تزوير وثائق السفر، بما في ذلك التزوير أو التزيف لوثائق السفر، واستخدام وثائق السفر المزورة أو المزيفة، واستخدام المحتالين لوثائق سفر صالحة، وإساءة استخدام وثائق السفر الأصلية من قبل حامليها الحقيقيين للمضي في ارتكاب جرم، واستخدام وثائق السفر التي انتهت مدة صلاحيتها أو الملغاة واستخدام وثائق السفر التي تم الحصول عليها بواسطة التدليس.

### المادة الحادية عشرة

المسافرون غير المسموح لهم بالدخول وغير الحائزين على وثائق السفر والمبعدون

1- يوافق كل طرف على اقامة مراقبة فعالة للحدود .

2- وفي هذا الشأن يوافق كل طرف على تنفيذ القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها الواردة في الملحق التاسع ( التسهيلات ) للمعاهدة بشأن المسافرين غير المسموح لهم بالدخول وغير الحائزين على وثائق سفر ، والمبعدين بغية تعزيز التعاون لمكافحة الهجرة غير المشروعة .

3- وفقاً للأهداف الواردة أعلاه ، يوافق كل طرف حسب الحالة على إصدار ، أو قبول إصدار الكتات المتعلقة بوثائق السفر التديسية أو المزيفة أو المرورة أو الوثائق الأصلية التي يقدمها محتالون ، الواردة في المرفق 9 - (2) بالملحق التاسع ، وذلك عند اتخاذ التدابير وفقاً للقرارات ذات الصلة من الفصل الثالث للملحق المتعلقة بمصادرة وثائق السفر التديسية أو المزيفة أو المرورة .

### المادة الثانية عشرة رسوم الاستخدام

1- لا يجب أن يفرض أي من الطرفين أو يسمح بفرض رسوم استخدام على مؤسسات النقل الجوي التي عينها الطرف الآخر بمقدار أعلى من الرسوم المفروضة على مؤسسات النقل الجوي التابعة له التي تشغل خدمات دولية مماثلة .

2- يشجع كل طرف على إجراء التشاور بشأن رسوم الاستخدام فيما بين سلطة فرض الرسوم الخاصة به ومؤسسات النقل الجوي المستخدمة للخدمة والتسهيلات التي تقدمها سلطات فرض الرسوم أو مقدم الخدمة ، وذلك حيثما أمكن ، ويجب توجيه إخطار مدته معقولة بأي مقترحات لإجراء تغييرات في رسوم الاستخدام إلى هؤلاء المنتفعين لتمكينهم من الاعراب عن وجهات نظرهم قبل إجراء التغييرات ، ويشجع كل من الطرفين أيضاً سلطات فرض الرسوم المختصة لديه أو جهة تقديم الخدمة وهؤلاء المنتفعين على تبادل المعلومات الملانمة بشأن رسوم الاستخدام .

## المادة الثالثة عشرة الرسوم الجمركية

1- يعفى كل طرف إلى أقصى حد ممكن ، على اساس المعاملة بالمثل ، مؤسسات النقل الجوي التي عينها الطرف الآخر بموجب قانونه الوطني من قيود الاستيراد ، والرسوم الجمركية ، وضرائب السلع المحلية ، واتباع التفتيش ، وغير ذلك من الرسوم والفرائض الوطنية على الطائرات ، والوقود ، وزيوت التشحيم ، والإمدادات الاستهلاكية ، والفنية ، وقطع الغيار ، بما في ذلك المحركات ، ومعدات الطائرات العادية ، وخزين الطائرات ، وغير ذلك من الأصناف مثل مخزون التذاكر المطبوعة ، وفواتير الشحن الجوي ، وأي مواد مطبوعة تحمل شعاراً للشركة يكون مطبوعاً عليها ، والمواد الدعائية المعتادة التي توزعها مجاناً مؤسسات النقل الجوي المعينة بقصد استعمالها فقط فيما يتعلق بتسيير أو خدمة الطائرات التابعة لمؤسسة النقل الجوي التي عينها الطرف الآخر الذي يشغل الخدمات المتفق عليها.

2- تنطبق الإعفاءات الممنوحة بموجب الفقرة (1) من هذه المادة على الأصناف:

- (أ) المجلوبة إلى إقليم الطرف بواسطة مؤسسة النقل الجوي التي عينها الطرف الآخر أو بالنيابة عنها
  - (ب) المحتفظ بها على متن الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي التي عينها أحد الطرفين عند الوصول إلى إقليم الطرف الآخر أو مغادرته ، أو
  - (ج) المأخوذة على متن الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين في إقليم الطرف الآخر والمقصودة للاستخدام في تشغيل الخدمات المتفق عليها .
- بغض النظر عما إذا كانت هذه الأصناف مستخدمة أو يتم استهلاكها كلياً داخل إقليم الطرف المانح للإعفاء ، فإنه يشترط عدم انتقال ملكية هذه الأصناف في إقليم الطرف المذكور .

3- يمكن تفرغ المعدات العادية المحمولة جواً ، وكذلك المواد والإمدادات المحتفظ بها عادة على متن الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين في إقليم الطرف الآخر ، وذلك فقط بموافقة السلطات الجمركية لذلك الإقليم . وفي هذه الحالة يمكن أن توضع المعدات والإمدادات تحت إشراف السلطات المذكورة لحين وقت إعادة تصديرها أو التصرف فيها خلافاً لذلك وفقاً لنظم الجمارك .

### المادة الرابعة عشرة المنافسة العادلة

يوافق كل طرف :

- (أ) على أن تتاح لكل مؤسسة نقل جوي معينة فرصة عادلة ومنصفة للتنافس في تقديم خدمة النقل الجوي الدولي التي تحكمها الاتفاقية ، و
- (ب) اتخاذ إجراء لإزالة جميع اشكال التمييز ، أو الممارسات الخاصة بالمنافسة غير العادلة والتي تؤثر سلباً على الموقف التنافسي لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر .

### المادة الخامسة عشرة السعة

- 1- ينبغي أن تكون تجهيزات النقل الجوي المتاحة لجمهور المسافرين ذات علاقة وثيقة باحتياجات الجمهور لذلك النقل .
- 2- يجب أن تتاح المؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف فرصة عادلة ومنصفة للتنافس أو لتشغيل العمليات الخاصة بمؤسسة النقل الجوي على أي طريق جوي متفق عليه بين اقليمي الطرفين .
- 3- يجب أن يضع كل طرف في الاعتبار مصالح مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر بحيث لا يخل بلا داع بفرصتها في تشغيل الخدمات موضوع هذه الاتفاقية.
- 4- يجب ان يكون الهدف الأساسي للخدمات التي تقدمها مؤسسة النقل الجوي المعنية بمقتضى هذه الاتفاقية لأجل اتاحة السعة الملائمة للوفاء بالطلب على الحركة الجوية بين البلد الذي تحمل مؤسسة النقل الجوي المذكورة جنسيته وبلد المقصد النهائي للحركة الجوية ، وتجب ممارسة حق النقل والانزال على هذه الخدمات للحركة الدولية المتجهة إلى بلدان ثالثة والقادمة منها في أي نقطة أو أكثر على الطرق الجوية المحددة في هذه الاتفاقية ، وذلك بما يتفق مع المبادئ العامة للتطوير المنتظم للنقل الجوي الدولي ، والتي يتمسك بها الطرفان ، وبما يتفق مع المبدأ العام الذي يقضي بأن ترتبط السعة بما يلي :

- (أ) مقتضيات الحركة الجوية بين بلد المنشأ وبلدان المقصد النهائي للحركة الجوية .  
 (ب) مقتضيات الحركة العابرة لمؤسسات النقل الجوي ، و  
 (ج) مقتضيات الحركة الجوية للمنطقة التي يمر بها الخط الجوي بعد مراعاة الخدمات الداخلية والخدمات الإقليمية .

5- يجرى الترتيب لعقد المشاروات بين الطرفين كلما طلب أي طرف مراجعة السعة المعروضة بموجب هذه الاتفاقية لضمان تطبيق المبادئ الواردة في هذه الاتفاقية لتسيير ذات الخدمات الجوية .

### المادة السادسة عشرة التعريف

- 1- يجب أن تحدد التعريف المراد تطبيقها بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أي من الطرفين من أجل الخدمات التي تشملها هذه الاتفاقية ، على مستويات معقولة ، مع مراعاة كل العوامل ذات الصلة ، بما في ذلك مصالح المنفعين وتكلفة التشغيل وخصائص الخدمة والمكاسب المعقولة وتعرفة مؤسسات النقل الجوي الأخرى وغير ذلك من الاعتبارات التجارية السائدة في موقع السوق .
- 2- يجب حسب الإمكان ، أن تتفق مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرفين على التعريف ، وذلك بعد أن تتباحث على النحو المطلوب كل مؤسسة مع حكومتها ، وبعد التشاور حسب الاقتضاء مع مؤسسات النقل الجوي الأخرى . وكلما كان ذلك ممكناً ، يتم التوصل إلى هذا الاتفاق باستخدام الآلية الدولية المناسبة لتنسيق التعريف . وفي حالة عدم التوصل إلى اتفاق متعدد الأطراف أو ثنائي ، فإنه يجوز لكل مؤسسة نقل جوي معينة أن تحدد تعريفها بمفردها .
- 3- يجوز لكل من الطرفين أن يطلب تقديم الإخطار أو ايداع التعريف التي تقترحها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر للنقل من وإلى اقليمه ، ويمكن أن يطلب تقديم هذا الإخطار أو ايداع قبل حلول تاريخ التقديم المقترح بما لا يزيد عن تسعون ( 90 ) يوماً ، ويجوز تقليص تلك الفترة في حالات خاصة .
- 4- يجب أن تخضع التعريف المراد فرضها من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين للنقل بين إقليمي الطرف الآخر وبين إقليمي دولة ثالثة على الخدمات الجوية التي تشملها هذه الاتفاقية لموافقة الطرفين . كما يجب أن تخضع التعريف المراد فرضها بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين للنقل بين إقليم الطرف الآخر وتلك الدول الثالثة على الخدمات المغطاة بموجب هذه الاتفاقية للمتطلبات التي تقتضيها موافقة الطرف الآخر .

5- يجوز أن يمنح أي من الطرفين موافقته على التعرف وفقاً لأحكام الفقرة (4) أعلاه ، بحيث يعلنها صراحة لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي التي أودعت التعرف . وما لم يقدم أحد الطرفين كتابة إلى الطرف الآخر و/ أو مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية إخطار برفض تعرف مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي التابعة للطرف الآخر في غضون ثلاثون (30) يوماً من تاريخ تقديم التعرف ، ففي هذه الحالة يجب اعتبار ذلك بمثابة موافقة على تلك التعرف ، وفي حالة اختصار فترة تقديم التعرف وفقاً لأحكام الفقرة (3) من هذه المادة ، فيجوز أن يوافق الطرفان على اختصار فترة رفض أي من الطرفين للتعرف وفقاً لذلك . كما يجب أن لا تسري أية تعرف أعطى أي من الطرفين إشعار بعدم موافقته عليها ، ما عدى الاستثناءات المذكورة في الفقرة (6) أدناه .

6- يجوز لكل طرف أن يطلب التشاور حول أي تعرف أصدرتها مؤسسة نقل جوي تابعة لأي من الطرفين للخدمات المشمولة بهذه الاتفاقية حتى وأن كانت التعرف المعنية قد رفضت بموجب إخطار أو لم تصادف ارتياحاً . ويجب إجراء هذه المشاورات في موعد أقصاه ستون (60) يوماً بعد استلام الطلب . كما يجب أن يتعاون الطرفان على توفير المعلومات اللازمة لحل المسائل بطريقة معقولة . وإذا توصل الطرفان إلى اتفاق ، وجب على كل طرف أن يبذل قصارى جهده لتنفيذه ، وإذا لم يتم التوصل إلى اتفاق ، أعطيت الأسفوية لقرار الطرف الذي يبدأ النقل في إقليمه .

7- إذا لم يتوصل الطرفان إلى حل للمشكلة بشأن التعرف المشار إليها في الفقرة (4) من هذه المادة ، فيجب تسوية الخلاف طبقاً للمادة (32) من هذه الاتفاقية .

8- تظل التعرف المعتمدة وفقاً لأحكام هذه المادة سارية إلى أن تسحبها مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية أو لغاية اعتماد تعرف جديدة ، ولا يجوز مد سريان التعرف لمدة تتجاوز اثني عشر (12) شهراً بعد الموعد الأصلي لانتهاء السريان إلا بموافقة الطرفين ، وإذا اعتمدت التعرف دون تحديد موعد لانتهاء سريانها ، ولم تودع تعرف جديدة حظيت بالموافقة ، فتظل تلك التعرف سارية إلى أن يقدم أي من الطرفين بمبادرة منه إخطاراً بانتهاء التعرف ، ولا ينتهي سريان التعرف إلا بعد تقديم إخطار مسبق لا تقل مدته عن ثلاثين (30) يوماً على الأقل .

9- يبذل الطرفان ما في وسعهما لضمان توافر آلية فعالة ونشطة في اختصاصهما للتحقيق في أي انتهاك للتعرف المعتمدة قد ارتكبتها أي مؤسسة نقل جوي ، أو راكب ، أو وكيل للشحن ، أو منظم الرحلات ، أو مرحل الشحنات ، ويجب أن يكفلاً أيضاً المعاقبة على انتهاك التعرف بتنفيذ إجراءات رادعة بطريقة متسقة وغير تمييزية .

### المادة السابعة عشرة الضمانات

1- يتفق الطرفان على أن الممارسات التالية لمؤسسات النقل الجوي يمكن أن تعتبر ممارسات تنافسية غير عادلة ويمكن أن تحتاج إلى بحث أو ثقب :

- (أ) فرض أجور وأسعار على الطرق الجوية عند مستويات تكون في الاجمال غير كافية لتغطية تكاليف تقديم الخدمات التي ترتبط بها .
- (ب) إضافة سعة زائدة عن الحد أو زيادة تواتر الخدمة .
- (ج) الممارسات قيد النظر دائمة وليست مؤقتة .
- (د) الممارسات المعنية لها أثر اقتصادي سلبي خطير ، أو لها ضرر ملموس على مؤسسة نقل جوي أخرى .
- (هـ) الممارسات المعنية تعكس بنية ظاهرياً ولها أثر محتمل في شل وإقصاء ، أو إخراج مؤسسة نقل جوي أخرى من السوق ، و
- (و) سلوك يبتئير إلى إساءة استخدام المركز المهيمن على الطريق الجوي .

2- إذا ما اعتبرت سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين أن العملية أو العمليات التي تقوم بها أو تنوي القيام بها مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر بأنها تشكل سلوكاً تنافسياً غير عادل وفقاً للمؤشرات المدرجة في الفقرة (1) من هذه المادة ، فلها أن تطلب إجراء مشاورات وفقاً للمادة (31) ( التشاور ) من هذه الاتفاقية بهدف حل المشكلة . ويصبح مثل ذلك الطلب إخطار يتضمن أسباب الطلب وأن تبدأ المشاورات في غضون خمسة عشر (15) يوماً من تقديم الطلب

3- إذا لم يتوصل الطرفان إلى حل للمشكلة من خلال المشاورات ، يجوز لأي طرف أن يستند إلى آلية فض المنازعات في إطار المادة 32 ( تسوية المنازعات ) من هذه الاتفاقية لحل النزاع .

## المادة الثامنة عشرة قوانين المنافسة

- 1- يقوم الطرفان بإبلاغ بعضهما البعض بقوانين المنافسة والسياسات والممارسات الخاصة بهما ، والتغييرات التي طرأت عليها ، وأية أهداف خاصة تتعلق بها قد تؤثر على تشغيل خدمات النقل الجوي بموجب هذه الاتفاقية ، ويقوما كذلك بتحديد السلطات المسؤولة عن تنفيذها .
- 2- يساعد الطرفان ، بالقدر المسموح به بموجب قوانينهما ونظمهما ، مؤسسات النقل الجوي الخاصة بكل منهما من خلال تقديم الارشاد بشأن مدى توافق أي ممارسة مقترحة لمؤسسة النقل الجوي مع قوانين المنافسة والسياسات والممارسات لديهما .
- 3- يخطر الطرفان بعضهما البعض عندما يعتبران أنه قد يوجد تعارض بين تطبيق قوانين المنافسة والسياسات والممارسات لديهما وبين الأمور المتعلقة بعمل هذه الاتفاقية ، ويتم استخدام عملية التشاور المتضمنة في هذه الاتفاقية إذا ما طلب ذلك أي من الطرفين ، لتحديد ما إذا كان هناك تنازع ، والبحث عن طرق حل النزاع أو تخفيفه إلى أدنى حد .
- 4- يخطر الطرفان بعضهما البعض بنية الشروع في الإجراءات القضائية ضد مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي لدى كل منهما ، أو اتخاذ أي إجراءات قانونية خاصة ذات صلة بموجب قوانين المنافسة لديهما قد تسترعي انتباههما .
- 5- دون الإخلال بحق أي من الطرفين في اتخاذ إجراء قانوني ، يتم استخدام عملية التشاور التي تتضمنها هذه الاتفاقية عند طلب أي من الطرفين ذلك ، ويجب أن تهدف إلى تعريف المصالح الخاصة بالطرفين والنتائج المحتملة التي تنشأ عن اتخاذ إجراء بموجب قانون المنافسة .
- 6- يسعى الطرفان للوصول إلى اتفاق أثناء إجراء التشاور مع الأخذ في الاعتبار للمصالح ذات الصلة لكل طرف وللوسائل البديلة التي قد تحقق أيضاً أهداف ذلك الإجراء المتخذ بموجب قانون المنافسة .
- 7- في حالة عدم التوصل إلى اتفاق ، سوف ينظر كل طرف عند تنفيذ قوانين المنافسة والسياسات والممارسات الخاصة بها ، بعين الاعتبار والتعاطف الكامل إلى وجهات النظر التي عبر عنها الطرف الآخر ، ويقيم الإعتبار لأواصر المودة على المستوى الدولي وللاعتدال وضبط النفس .

8- يُسهل الطرف الذي رفعت بموجب قوانين المنافسة لديه دعوى قضائية خاصة ، نفاذ الطرف الآخر إلى الهيئة القضائية ذات الصلة ، و/أو توفير المعلومات لتلك الهيئة على النحو اللائق . وقد تتضمن مثل هذه المعلومات المصالح الخارجية الخاصة به ، ومصالح الطرف الآخر على النحو المخاطر به من جانب ذلك الطرف ، وإن أمكن نتائج أية مشاورات مع الطرف الآخر بشأن الدعوى .

9- يتعاون الطرفان إلى الحد الذي لا تمنعه قوانينهما الوطنية ، أو سياساتهما ، ووفقاً لأية التزامات دولية مطبقة للسماح لمؤسسات النقل الجوي التابعة لهما أو لمواطنيهما بالكشف عن المعلومات ذات الصلة بدعوى قضائية بشأن قانون المنافسة للسلطات المختصة لكل من الطرفين ، شريطة عدم تعارض هذا التعاون ، أو الكشف مع مصالحهما الوطنية الهامة .

10- عندما تكون الدعوى المرفوعة من قبل سلطات قانون المنافسة لأحد الطرفين موضوعاً للمشاورات مع الطرف الآخر ، يمتنع الطرف الذي رفعت الدعوى في إقليمه، انتظاراً لنتيجة هذه المشاورات عن طلب الكشف عن المعلومات الموجودة في إقليم الطرف الآخر ، كما يمتنع ذلك الطرف الآخر عن تطبيق أي تشريع يحجب المعلومات .

#### المادة التاسعة عشرة

##### تبادل العملات وتحويل الإيرادات

يسمح كل طرف لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر بأن تبذل وتحول إلى الخارج للدولة التي تختارها ، وبناء على طلبها ، جميع الإيرادات المحلية التي حصلت عليها من بيع خدمات النقل الجوي ، ومن الأنشطة المرتبطة مباشرة بالنقل الجوي ، وذلك لما يزيد عن المبالغ التي صرفت على المستوى المحلي ، مع السماح على وجه السرعة بالتبديل والتحويل دون قيود، ودون تمييز ولا ضرائب فيما يتعلق بتلك التحويلات ، على أن يسري سعر الصرف الذي ينطبق إعتباراً من تاريخ طلب التبديل والتحويل .

### المادة العشرون بيع وتسويق منتجات الخدمة الجوية

- 1- يمنح كل طرف مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر حق بيع وتسويق الخدمات الجوية الدولية ، وما يرتبط بها من منتجات في إقليمه ( مباشرة أو عن طريق الوكلاء أو غيرهم من الوسطاء الذين تختارهم مؤسسة النقل الجوي ) بما في ذلك حق تأسيس مكاتب لهم في المناطق التي يخدمونها والمناطق التي لا يخدمونها .
- 2- يكون لكل مؤسسة نقل جوي الحق في بيع خدمة النقل بعملة ذلك الاقليم ، أو حسب ما لها من سلطة تقديرية ، بعملات قابلة للتحويل الحر صادرة عن بلدان أخرى ويحق لأي شخص شراء خدمة النقل تلك بالعملات التي تقبلها مؤسسة النقل الجوي .

### المادة الحادية والعشرون الموظفون الأجانب والإستعانة بالخدمات المحلية

- 1- يسمح لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أي من الطرفين ، وذلك على أساس المعاملة بالمثل أن تستخدم إلى إقليم الطرف الآخر وتبقي فيه ممثليها وعاملها التجاريين والتشغيليين والفنيين حسبما يتطلب الأمر لتشغيل الخدمات المتفق عليها .
- 2- يمكن تلبية تلك المتطلبات من العاملين بناءً على اختيار مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يعينها أحد الطرفين من خلال عملي تلك المؤسسات أو بالاستعانة بخدمات أي شركة أو مؤسسة أخرى أو مؤسسة طيران تعمل في إقليم الطرف الآخر ، بحيث يكون مصرح لها بتأدية هذه الخدمات لمؤسسات نقل جوي أخرى .
- 3- يخضع ممثلو المؤسسة وعاملوها للقوانين والقواعد التنظيمية السارية والخاصة بالطرف الآخر وذلك بصورة تتفق مع تلك القوانين والقواعد بحسب ما يلي :

(أ) يمنح كل طرف على أساس المعاملة بالمثل ، وبأقل قدر من التأخير تصاريح العمل المطلوبة أو تأشيرات الزيارة أو غير ذلك من الوثائق المماثلة لممثلي مؤسسة النقل الجوي وعاملها المشار إليهم في الفقرة (1) من هذه المادة ، و

(ب) يسهل الطرفان ويسارعان بتحقيق مقتضيات تصاريح العمل للعاملين الذين يؤدون بعض المهام المؤقتة التي لا تستغرق أكثر من تسعون ( 90 ) يوماً.

### المادة الثانية والعشرون تغيير الطائرة

1- يجوز لكل مؤسسة نقل جوي معينة تغيير الطائرة على أي الرحلات ، أو عليها جميعاً في الخدمات المتفق عليها وبحسب اختيارها في إقليم الطرف الآخر ، أو عند أية نقطة على طول الطرق المحددة شريطة أن :

(أ) تدرج الطائرة المستخدمة إلى ما بعد نقطة تغيير الطائرة في جدول المواعيد تزامناً مع الطائرات القادمة أو المغادرة كيفما كان الحال .

(ب) لا يجوز في حالة تغيير الطائرة في إقليم الطرف الآخر ، وحيث يتم تشغيل أكثر من طائرة واحدة فيما بعد نقطة التغيير أن تكون أكثر من طائرة واحدة من حجم متساو ، ولا يجوز أن تكون أي طائرة أكبر من الطائرات المستخدمة في قطاع الحريتين الثالثة والرابعة .

2- لغرض عمليات تغيير معايير الطائرات ، فإنه يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة استخدام معداتها الخاصة بها ، وأن تستخدم رهنأ بالنظم الوطنية المعدات المؤجرة ، كما يجوز أن تشغل بموجب ترتيبات تجارية مع مؤسسة نقل جوي .

### المادة الثالثة والعشرون المناولاة الارضية

رهنأ باحكام السلامة المعمول بها، بما في ذلك قواعد منظمة الطيران المدني الدولي القياسية وأساليب عملها الموصى بها المتضمنة في الملحق السادس ، فإنه يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة أن تختار من تراه من بين مقدمى خدمات المناولة الأرضية المتنافسين .

### المادة الرابعة والعشرون تقاسم الرموز والترتيبات التعاونية

(1) عند تشغيل أو إقامة الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة ، يجوز لأي مؤسسة نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين سواء كانت مؤسسة مشغلة أو مسوقة ، وبموجب الأنظمة والقوانين المعمول بها وفقاً لقوانين الطرف المعني لذات المؤسسة بأن تدخل في ترتيبات تسويقية تعاونية مثل المشاريع المشتركة أو حجز حيز بالطائرة أو ترتيبات تقاسم الرمز مع :

- أ) مؤسسة نقل جوي أو مؤسسات نقل جوي تابعة لنفس الطرف ، و/أو
- ب) مؤسسة نقل جوي أو مؤسسات نقل جوي تابعة للطرف الآخر و/أو
- ج) مؤسسة نقل جوي أو مؤسسات نقل جوي تابعة لطرف ثالث .

(2) يجوز ممارسة الاستحقاقات المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة فقط في الحالات التالية :

- أ) حيازة جميع مؤسسات النقل الجوي لحقوق النقل الجوي و/أو التراخيص اللازمة للتشغيل على الطريق الجوي والقطاعات المعنية بالتشغيل ، و
- ب) فيما يتعلق بأي تذكرة مبيعة ، يجب على مؤسسة النقل الجوي أن توضح للمشتري في نقطة البيع بأن ذات التذكرة المبيعة خاضعة لخدمة الرمز المشترك ، وتبين له أيضاً أي من مؤسسات النقل الجوي ستشغل فعلياً على كل قطاع من قطاعات الخدمة الجوية ، ومع أي مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي سيكون للمشتري علاقة تعاقدية نظير هذه الخدمة .

(3) يجب أن لا تحتسب السعة المعروضة من قبل مؤسسة النقل الجوي المسوقة على الخدمات التي تشغل من قبل مؤسسات النقل الجوي الأخرى على أنها مناهضة للسعة الممنوحة للطرف المتعاقد الآخر المعين لمؤسسة النقل الجوي المسوقة .

### المادة الخامسة والعشرون تأجير الطائرات

- 1- يجوز لأي من الطرفين بأن يمنع استخدام الطائرة المؤجرة للتشغيل على الخدمات المحددة بموجب هذه الاتفاقية ، في حال لم تكن ذات الطائرة غير متوافقة مع المتطلبات المنصوص عليها بالمادة (8) (السلامة) والمادة (9) (أمن الطيران) من هذه الاتفاقية.
- 2- مع مراعاة الفقرة (1) أعلاه يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل من الطرفين أن توفر خدمات جوية بمقتضى هذه الاتفاقية عن طريق ما يلي :
- (أ) استخدام طائرات مستأجرة بدون طواقمها من أي شركة بما في ذلك مؤسسات النقل الجوي .
- (ب) استخدام طائرات مستأجرة بطواقمها من مؤسسات نقل جوي أخرى تابعة لنفس الطرف .
- (ج) استخدام طائرات مستأجرة بطواقمها من مؤسسات نقل جوي تابعة للطرف الآخر .
- (د) استخدام طائرات مستأجرة بطواقمها من مؤسسات نقل جوي تابعة لدول ثالثة .
- شريطة أن تكون مؤسسات النقل الجوي المشاركة في الترتيبات المدرجة في الفقرات (ب،ج،د) أعلاه حاصلة على الترخيص اللازم ، ومستوفية للمتطلبات التي تطبق عادة على تلك الترتيبات .
- 3- بالرغم مما ورد في الفقرة (2-د) أعلاه ، فإنه يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين تقديم الخدمات بمقتضى هذه الاتفاقية من خلال استخدام طائرة بطواقمها لأجل قصير بصفة مؤقتة من مؤسسات نقل جوي تابعة لدول ثالثة .

### المادة السادسة والعشرون خدمات النقل متعدد الوسائط

يجوز لكل مؤسسة نقل جوي معينة أن تستخدم خدماتها أو خدمات آخرين في مجال النقل السطحي للبضائع المشحونة جواً .

### المادة السابعة والعشرون نظم الحجز الآلي

يطبق كل طرف قواعد السلوك الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي داخل إقليمه .

### المادة الثامنة والعشرون منع التدخين

- 1- يقوم كل من الطرفين بحظر التدخين ، أو أن يجعل مؤسسات النقل الجوي تحظر التدخين على جميع الرحلات التي تنقل ركاباً وتشغل من قبل مؤسسات النقل الجوي فيما بين اقليمي الطرفين . وينطبق ذلك الحظر على جميع الأماكن داخل الطائرة ويسري اعتباراً من بدء الطائرة في استقبال الركاب إلى وقت اكمال عملية انزال الركاب .
- 2- يتخذ كل طرف جميع التدابير التي يعتبرها معقولة لضمان امتثال مؤسسات النقل الجوي التابعة له وامتثال ركابها واطقم الطائرات لأحكام هذه المادة بما في ذلك فرض العقوبات الملزمة على عدم الامتثال .

### المادة التاسعة والعشرون حماية البيئة

يؤيد الطرفان ضرورة حماية البيئة لأجل النهوض بالتنمية المستدامة في مجال الطيران . ويوافق الطرفان فيما يتعلق بعمليات التشغيل فيما بين اقليميهما على الامتثال لقواعد منظمة الطيران المدني الدولي القياسية وأساليب عملها الموصى بها الواردة في الملحق السادس عشر وسياسة وارشادات ذات المنظمة القائمة بشأن حماية البيئة .

### المادة الثلاثون الإحصائيات

يجب على سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين ، إذا طلب ذلك ، أن تزود بعضها البعض بالإحصائيات الدورية ، أو غير ذلك من المعلومات المشابهة والمرتبطة بالحركة المنقولة على الخدمات المتفق عليها .

### المادة الحادية والثلاثون المشاورات

- 1- يجوز لأي طرف ، في أي وقت ، أن يطلب عقد مشاورات حول تفسير أو تطبيق أو تنفيذ أو تعديل هذه الاتفاقية أو حول الالتزام بها .
- 2- يجوز أن تبدأ هذه المشاورات التي تتم أما من خلال إجراء المناقشات أو بالمراسلة في غضون ستون (60) يوماً من تاريخ تسلم الطرف الآخر لطلب مكتوب ، إلا إذا اتفق الطرفان على خلاف ذلك .

### المادة الثانية والثلاثون تسوية المنازعات

- 1- في أي نزاع ينشأ بين الطرفين فيما يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية ، أما عدا تلك المنازعات التي تنشأ بموجب المادة 14 ( المناقشة العادلة ) ، والمادة 8 ( السلامة ) ، والمادة 16 ( التعرف ) ، فإنه يتعين عليهما السعي في المقام الأول إلى فض النزاع من خلال إجراء المشاورات والتفاوض .
- 2- يجوز عرض أي نزاع لا يمكن حله عن طريق المشاورات ، وذلك بناء على طلب أي من طرفي الاتفاق على وسيط أو فريق لخبراء فض المنازعات . ويمكن استعمال ذلك الوسيط أو الفريق للوساطة وتحديد جوهر النزاع أو التوصية بعلاج أو حل للنزاع .
- 3- يتفق الطرفان مسبقاً على صلاحيات الوسيط أو فريق الخبراء ، والمبادئ التوجيهية أو المعايير وشروط التوصل إلى جهود الوسيط ، أو فريق الخبراء . كما يبحث الطرفان أيضاً في حالة الضرورة اتاحة انتصاف مؤقت مع امكانية مشاركة أي طرف قد يكون عرضة للتأثر المباشر بالنزاع ، مع الأخذ في الاعتبار للهدف والحاجة إلى إجراءات بسيطة وسريعة تستجيب للحالة .

- 4- يجوز تعيين الوسيط أو أعضاء فريق الخبراء من بين المدرجين على لائحة خبراء الطيران المؤهلين على نحو ملائم والتي تحتفظ بها منظمة الطيران المدني الدولي . ويتم اختيار الخبير أو الخبراء في غضون فترة خمسة عشر ( 15 ) يوماً من تسلم طلب عرض الخلاف على وسيط أو فريق للخبراء . وإذا فشلت الأطراف في الإتفاق على اختيار خبير أو خبراء ، فيجوز إحالة الاختيار إلى رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي ، وينبغي أن يكون أي خبير يتم استخدامه لغرض هذه الآلية مؤهلاً تأهيلاً كافياً في الموضوع العام للنزاع .
- 5- ينبغي اتمام الوساطة في غضون ستين (60) يوماً من تعيين الوسيط أو تشكيل فريق الخبراء ، كما ينبغي تقديم أي قرار يتم التوصل إليه ، بما في ذلك في حالة الانطباق أي توصيات في غضون فترة ستين (60) يوماً من تعيين الخبير أو الخبراء . وقد يتفق الطرفان مسبقاً على أنه يجوز للوسيط أو لفريق الخبراء منح انتصاف مؤقت لصاحب الشكوى إذا ما طلب ذلك وفي هذه الحالة يتم اتخاذ قرار بصفة أولية .
- 6- يتعاون الطرفان بحسن نية لتحقيق التقدم في الوساطة وأن يكونا ملتزمين بأي قرار أو حكم صادر عن الوسيط أو فريق الخبراء ، ما لم يتفقا على خلاف ذلك . وإذا ما اتفق الطرفان مقدماً على طلب حكم الوقائع فقط ، فيتعين عليهما استخدام هذه الوقائع في فض النزاع .
- 7- يتم تقدير تكاليف هذه الآلية عند بدئها وتقسّم بالتساوي ويجوز امكانية إعادة التقسيم بموجب القرار النهائي .
- 8- لا تمس الآلية الاستخدام المستمر لعملية التشاور ، أو استخدام التحكيم فيما بعد بموجب المادة ( 35 ) ( الانهاء- ) من هذه الاتفاقية أو إنهاء العملية بموجبها .
- 9- إذا لم يتوصل الطرفان إلى تسوية من خلال المفاوضات ، يجوز أن يعرض النزاع بناءً على طلب أي طرف من الطرفين ، على التحكيم وفقاً للإجراءات الواردة أدناه :
- أ) يكون التحكيم بواسطة هيئة مكونة من ثلاثة محكمين يقوم كل طرف بترشيح واحد منهم ، والثالث يتم الاتفاق عليه من جهة الحكّمين اللذين يتم اختيارهما على هذا النحو ، شريطة ألا يكون مثل هذا الحكم الثالث مواطناً لأي من الطرفين . ويقوم كل طرف بتعيين حكم في غضون ستين (60) يوماً من تاريخ تسلم أي طرف من الطرف الآخر مذكرة دبلوماسية تطلب التحكيم في النزاع ، ويتم الاتفاق على الحكم الثالث في غضون ستين (60) يوماً أخرى . وإذا لم يعين أي من الطرفين الحكم الخاص به خلال فترة ستين (60) يوماً أو إذا لم يتم الاتفاق على تعيين الحكم الثالث خلال المدة المشار إليها أعلاه ، يجوز أن يطلب أي من الطرفين من رئيس مجلس

منظمة الطيران المدني الدولي تعيين حكم أو أكثر ، وإذا كان الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين ، فيقوم نائب الرئيس الأكثر أقدمية بالتعيين ما لم يفقد أهليته لذلك لنفس السبب .

(ب) تتولى محكمة التحكيم تحديد الإجراءات الخاصة بها .

(ج) يكون قرار المحكمة ملزماً للطرفين .

(د) يتقاسم الطرفان على نحو متساوٍ مصاريف المحكمة .

#### المادة الثالثة والثلاثون التعديلات

1- يجوز لكل طرف طلب إجراء مشاورات في أي وقت مع الطرف الآخر بغرض تعديل الاتفاقية الحالية أو جدول الطرق الملحق بها ، وتبدأ مثل هذه المشاورات في غضون مدة ستين (60) يوماً من تسلّم مثل هذا الطلب ، أو يجوز الاضطلاع بمثل هذه المشاورات من خلال المناقشات أو المراسلات .

2- أية تعديلات على هذه الاتفاقية يتم الموافقة عليها من قبل الطرفين من خلال المراسلات، يجب أن تسري عندما يتم تأكيدها عبر تبادل المذكرات الدبلوماسية .

### المادة الرابعة والثلاثون الاتفاقيات متعددة الأطراف

إذا أصبح الطرفان من بين أطراف اتفاقية متعددة الأطراف تتناول مسائل تشملها هذه الاتفاقية ، فإنه يتعين عليهما التشاور ليقررا ما إذا كانت هذه الاتفاقية ينبغي تنقيحها لكي تنسجم مع الاتفاقية متعددة الأطراف .

### المادة الخامسة والثلاثون الإنهاء

يجوز لأي من الطرفين في أي وقت تقديم إخطار خطي عبر القنوات الدبلوماسية إلى الطرف الآخر لإنهاء هذه الاتفاقية ، ويرسل مثل هذا الإخطار إلى منظمة الطيران المدني الدولي على نحو متزامن . وتنتهي هذا الاتفاقية في منتصف الليل في مكان تسلم الإخطار بعد اثني عشر (12) شهراً من تاريخ تلقي الطرف الآخر للإخطار ، ما لم يتم الاتفاق على سحب الإخطار قبل انقضاء هذه المدة في غياب اقرار الطرف الآخر بالاستلام ، وسوف يعتبر بأنه قد استلم الإخطار بعد أربعة عشر (14) يوماً من استلام منظمة الطيران المدني الدولي لذات الإخطار .

### المادة السادسة والثلاثون التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

تسجل هذه الاتفاقية وأي تعديلات عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي حال توقيعها ، وذلك بواسطة جمهورية باكستان الإسلامية .

### المادة السابعة والثلاثون الدخول حيز النفاذ

1) تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بعد ثلاثين (30) يوماً من تاريخ استلام آخر إخطار من قبل الطرفين المتعاقدين ، والذي يخطر فيه أحدهما الآخر عبر القنوات الدبلوماسية بان المتطلبات القانونية الوطنية لدخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ قد تم استيفائها .

إشهاداً على ما ذكر أعلاه ، قام الموقعان أدناه ، المفوضان من قبل حكومتيهما بالتوقيع على هذه الاتفاقية .

حرر في اسلام اباد في اليوم الثامن عشر من شهر مارس 2014 من نسختين أصليتين باللغات العربية والانجليزية ، وتكون جميع النصوص متساوية في الحجية . وفي حالة وجود اختلاف في التفسير يرجح النص الانجليزي .

عن حكومة  
جمهورية باكستان الاسلامية

عن حكومة  
مملكة البحرين

احسن اقبال  
وزير التخطيط والتنمية والإصلاحات



كمال بن احمد محمد  
وزير المواصلات



الملحق  
جدول الطرق

1- الطرق الجوية المسموح بتشغيلها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين :

من	إلى	نقاط وسطية	نقاط فيما وراء
البحرين	كراتشي- بيشاور- لاهور- اسلام اباد- سيالكوت	الدوحة-ابوظبي-دبي- الشارقة-مسقط	مومبي-دلهي-كلكتا-مدراس- كولمبو-بانكوك-سنغافورة-مانيلا- هونغ كونغ-بيرث-سيدني-طوكيو

ملاحظة :

أ) يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل البحرين عند تشغيل جميع أو أي من رحلاتها بأن تلغي العمل على أي من النقاط المذكورة أعلاه ، بشرط أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق من نقطة في البحرين .

ب) يجب أن تكون ممارسة الحرية الخامسة إلى ومن كراتشي على جميع النقاط الوسطية وعلى نقطتين (2) واقعتين فيما وراء بحسب الاختيار .

2- الطرق الجوية المسموح بتشغيلها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية باكستان الإسلامية :

من	إلى	نقاط وسطية	نقاط فيما وراء
باكستان	البحرين	ابوظبي-دبي-الشارقة- الدوحة-مسقط	الظهران-الكويت-جدة-بغداد-دمشق-بيروت-القاهرة- اسطنبول- أثينا- فيينا- روما-جنيف-فرانكفورت-باريس- امستردام-لندن-نيويورك .

ملاحظة :

أ) يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل باكستان عند تشغيل جميع أو أي من رحلاتها بأن تلغي العمل على أي من النقاط المذكورة أعلاه ، بشرط أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق من نقطة في باكستان .

ب) يجب أن تكون ممارسة الحرية الخامسة على جميع النقاط الوسطية وعلى أربع (4) نقاط واقعة فيما وراء بحسب الاختيار .