

## قانون رقم (١٥) لسنة ٢٠١٣

بالتصديق على البروتوكول بين مملكة البحرين ومملكة هولندا  
بشأن تعديل اتفاقية الخدمات الجوية الموقع عليها في المنامة بتاريخ ١١ يوليو ١٩٩٠

نحن حمد بن عيسى آل خليفة

ملك مملكة البحرين.

بعد الاطلاع على الدستور،

وعلى المرسوم بقانون رقم (٤) لسنة ١٩٩٣ بالتصديق على اتفاقيات ثنائية بشأن  
الخدمات الجوية،

وعلى المرسوم بقانون رقم (١٤) لسنة ١٩٩٨ بالتصديق على إضافة مادة جديدة الى اتفاقية  
الخدمات الجوية بين حكومة دولة البحرين ومملكة هولندا الموقع بتاريخ ٢٢ مارس ١٩٨٩،  
وعلى البروتوكول بين مملكة البحرين ومملكة هولندا بشأن تعديل اتفاقية الخدمات الجوية  
الموقع عليها في المنامة بتاريخ ١١ يوليو ١٩٩٠، الموقع في مدينة بروكسل في ٥ سبتمبر ٢٠١٢،  
أقر مجلس الشورى ومجلس النواب القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

### المادة الأولى

صودق على البروتوكول بين مملكة البحرين ومملكة هولندا بشأن تعديل اتفاقية الخدمات  
الجوية الموقع عليها في المنامة بتاريخ ١١ يوليو ١٩٩٠ الموقع في مدينة بروكسل في ٥  
سبتمبر ٢٠١٢، المرافق لهذا القانون.

### المادة الثانية

تستبدل عبارة الموقعة بتاريخ ١١ يوليو ١٩٩٠ بعبارة الموقعة بتاريخ ٢٢ مارس ١٩٨٩، أينما  
وردت في المرسوم بقانون رقم (٤) لسنة ١٩٩٣ بالتصديق على اتفاقيات ثنائية بشأن  
الخدمات الجوية وفي المرسوم بقانون رقم (١٤) لسنة ١٩٩٨ بالتصديق على إضافة مادة  
جديدة إلى اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة دولة البحرين ومملكة هولندا الموقع بتاريخ  
٢٢ مارس ١٩٨٩.

### المادة الثالثة

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

ملك مملكة البحرين

حمد بن عيسى آل خليفة

صدر بقصر الرفاع:

بتاريخ: ٩ شعبان ١٤٣٤هـ

الموافق: ١٨ يونيو ٢٠١٣م

بروتوكول بين مملكة البحرين ومملكة هولندا  
بشأن تعديل اتفاقية الخدمات الجوية الموقع عليها  
في المنامة بتاريخ 11 يوليو 1990  
بين دولة البحرين ومملكة هولندا

بروتوكول بين مملكة البحرين ومملكة هولندا  
بشأن تعديل اتفاقية الخدمات الجوية الموقع عليها  
في المنامة بتاريخ 11 يوليو 1990  
بين دولة البحرين ومملكة هولندا

إن مملكة البحرين ومملكة هولندا رغبة منهما في تعديل اتفاقية الخدمات الجوية الموقعة في المنامة بتاريخ 11 يوليو 1990 بين دولة البحرين ومملكة هولندا بشأن الخدمات بين وفيما وراء إقليميهما، والتي تم تعديلها عبر تبادل المذكرات بين دولة البحرين ومملكة هولندا في مدينة المنامة بتاريخ 31 مايو 1998، من خلال ما أضافوه على اتفاقية الطيران المبرمة بين الطرفين بشأن الخدمات بين وفيما وراء إقليميهما (المسماة فيما بعد بـ "الاتفاقية")، قد اتفقتا على ما يلي:

مادة (1)

يعدل خطأ الطبع الوارد في تاريخ توقيع الاتفاقية ليكون 11 يوليو 1990 بدلاً من 22 مارس 1989.

مادة (2)

تعدل كافة الإشارات المتعلقة بـ "دولة البحرين" حسب ما وردت بالاتفاقية لتقرأ "مملكة البحرين".

### مادة (3)

تستبدل الفقرة (ب) بالمادة الأولى من الاتفاقية بالتالي:

يقصد بمصطلح "سلطات الطيران" بالنسبة لمملكة البحرين، شئون الطيران المدني، وأي شخص أو هيئة مخولين بممارسة الصلاحيات المنوطة بها حالياً، أو أية صلاحيات مماثلة، وبالنسبة لمملكة هولندا، فيقصد بها وزير البنى التحتية والبيئة، أو أي شخص أو هيئة مخولة بممارسة الصلاحيات المنوطة بذات الوزير المذكور.

كما تستبدل كلمة "التعرفة" الواردة بالفقرة (ط) من المادة الأولى بالاتفاقية بكلمة "السعر".

#### مادة (4)

تستبدل المادة الثالثة من الاتفاقية المتعلقة بالتعيين والترخيص بالتالي:

1- يحق لأي من الطرفين المتعاقدين تعيين مؤسستين اثنتين للنقل الجوي بغرض تشغيل خدمات النقل الجوي الدولي المتفق عليها على الطرق المحددة في الملحق، وله الحق في أن يستبدل المؤسسة/المؤسسات الجوية التي سبق له تعيينها بناقلات جوية أخرى، وتتم تلك التعيينات كتابةً وتحال للطرف الآخر عبر القنوات الدبلوماسية.

2- عند استلام ذات التعيينات، فإنه يتعين على الطرف المتعاقد الآخر منح التراخيص اللازمة في حدود أدنى تأخير إجرائي، شريطة ما يلي:

(أ) بالنسبة لمؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة هولندا:

- أن تكون قد أسست في إقليم الجزء الأوروبي من هولندا بموجب اتفاقية إنشاء الاتحاد الأوروبي، وحازت على رخصة التشغيل السارية وفقاً لقانون الاتحاد الأوروبي، و

- أن تمارس السيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي من قبل إحدى الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي المسئولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي، وأن يتم بيان سلطة الطيران المعنية بشكل واضح في التعيين، و

- أن تكون مؤسسة النقل الجوي مملوكة وتكون الرقابة الفعلية عليها من قبل دول أعضاء بالاتحاد الأوروبي، أو الاتحاد الأوروبي للتجارة الحرة، و / أو الرعايا التابعين لتلك الدول، و

(ب) بالنسبة لمؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين:

- أن تكون قد أسست في إقليم مملكة البحرين ورخصت طبقاً للقانون المعمول به من قبل مملكة البحرين.

- أن تحتفظ مملكة البحرين بالسيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي، و

- أن تكون مؤسسة النقل الجوي مملوكة، وتكون الرقابة الفعلية عليها من قبل مملكة البحرين، أو رعاياها.

(ج) أن تكون مؤسسات النقل الجوي المعينة مؤهلة للشروط الموضحة بالقوانين والأنظمة المطبقة عادة من قبل الطرف الذي ينظر في طلب تشغيل الخدمات الجوية الدولية بإقليمه.

تستبدل المادة الرابعة من الاتفاقية والمتعلقة بإلغاء وإيقاف التراخيص بالتالي:

1- يحق لأي من الطرفين المتعاقدين إلغاء وتوقيف أو الحد من ترخيص التشغيل أو التصاريح الفنية الممنوحة لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في الحالات التالية:

(أ) بالنسبة لمؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة هولندا:

1-أ إذا لم تؤسس في إقليم الجزء الأوروبي من هولندا وفقاً لمعاهدة تأسيس الاتحاد الأوروبي، أو لم تحصل على رخصة تشغيل سارية المفعول وفقاً لقانون الاتحاد الأوروبي، أو

2-أ إذا لم تمارس السيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي المعينة، أو لم يحتفظ بها من قبل دولة عضو بالاتحاد الأوروبي تكون مسئولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي الخاصة بتشغيل هذه المؤسسة، أو إذا لم تكن سلطة الطيران ذات العلاقة معرفة بوضوح بالتعيين، أو

3-أ أن لا تكون المؤسسة مملوكة، ولم تكن السيطرة الفعلية عليها بيد الدولة العضو بالاتحاد الأوروبي، أو الاتحاد الأوروبي للتجارة الحرة.

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

1-ب إذا لم تؤسس في إقليم مملكة البحرين، أو لم ترخص طبقاً للقانون المطبق في هذا الخصوص بمملكة البحرين، أو

2-ب إذا لم تماس السيطرة التنظيمية الفعلية على المؤسسة، أو

3-ب أن لا تكون المؤسسة مملوكة، ولم تكن السيطرة التنظيمية الفعلية عليها بيد مملكة البحرين و / أو رعاياها.

(ج) إذا لم تتمكن مؤسسة النقل الجوي المعينة أن تثبت بأنها مؤهلة لاستيفاء الشروط الموضحة بموجب القوانين والأنظمة المطبقة عادة وبشكل معقول وفق المعاهدة لتشغيل الخدمات الجوية الدولية بواسطة الطرف المتعاقد المتلقي لذات التعيين، أو

(د) إذا أخفقت مؤسسة النقل الجوي بالامتثال لقوانين و / أو أنظمة الطرف المتعاقد المانح لهذه الحقوق، أو

(هـ) إذا أخفقت مؤسسة النقل الجوي بأية طريقة أخرى في تشغيل الخدمات المتفق عليها وفقاً للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية.

2- ما لم يكن التدخل الفوري ضرورياً لمنع الانتهاكات الإضافية المنصوص عليها بالفقرة (1) من هذه المادة، فإن هذا الحق يمارس فقط بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، إلا إذا تم خلاف ذلك باتفاق الطرفين المتعاقدين.

وتبدأ المشاورات بين الطرفين في هذا الخصوص في غضون (60) ستين يوماً من تاريخ تسلمها للإخطار المتعلق بطلب المشاورات.

3- أن هذه المادة لا تحد من الحقوق التي يتمتع بها أي من الطرفين المتعاقدين فيما يخص سحب أو إلغاء أو الحد أو فرض شروط على ترخيص التشغيل الممنوح لمؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر طبقاً لأحكام المادة (13) المتعلقة بـ (الأمن).

### مادة (5)

تدرج مادة جديدة تحمل تسلسل المادة الرابعة (مكرر) على الاتفاقية بحسب النص التالي:

#### "الإشارات الخاصة برعايا ومؤسسات النقل الجوي التابعة للدولة العضو"

أن الإشارات الواردة بهذه الاتفاقية بالنسبة لرعايا مملكة هولندا يجب أن تفهم بأنها تشير إلى رعايا الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، أو الاتحاد الأوروبي للتجارة الحرة.

كما أن الإشارات الواردة بهذه الاتفاقية بالنسبة لمؤسسات النقل الجوي التابعة لمملكة هولندا يجب أن يفهم بأنها تشير إلى مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة هولندا.



## مادة (6) الأسعار

تستبدل المادة الخامسة بالاتفاقية المتعلقة بالأسعار بالتالي:

1- يجب على كل طرف متعاقد أن يسمح لكل من مؤسسات النقل الجوي المعنية بتحديد أسعار للنقل الجوي، بحيث تكون مبنية على الاعتبارات التجارية في موقع السوق.

ويجب أن يكون تدخل الطرفين المتعاقدين مقتصرًا على:

أ- منع الممارسات والأسعار غير المعقولة والتمييزية.  
ب- حماية المستهلك من الأسعار المرتفعة أو المقيدة بشكل غير طبيعي بسبب سوء استعمال المركز المهيمن.

ج- حماية مؤسسات النقل الجوي من الأسعار المنخفضة على نحو غير حقيقي بسبب الدعم أو الإعانة الحكومية المباشرة أو غير المباشرة.

2- يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر بأن تخطر سلطات الطيران التابعة له بالأسعار التي تفرضها هذه المؤسسات مقابل نقل الحركة من وإلى إقليمه.

3- لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يتصرف انفرادياً لمنع سريان أو استمرار سعر مفروض أو مقترح فرضه من قبل: (أ) مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر مقابل النقل الجوي الدولي بين إقليمي الطرفين المتعاقدين، أو: (ب) مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للنقل الجوي الدولي بين إقليم الطرف المتعاقد الآخر ودولة أخرى.

إذا قدر أحد الطرفين المتعاقدين بأن ذلك السعر المفروض لا يتماشى مع الاعتبارات المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة، فعليه أن

يطلب إجراء مشاورات من خلال إخطار الطرف المتعاقد الآخر في أسرع وقت ممكن بالأسباب التي تبين عدم رضاؤه عنها. وتعد هذه المشاورات خلال مدة لا تزيد عن ثلاثين (30) يوماً بعد استلام الطلب، ويتعاون الطرفان المتعاقدان لتأمين المعلومات الضرورية لتسوية المسألة. وإذا تم التوصل إلى إتفاق بشأن السعر الذي أعطي بشأنه الإخطار بعدم الرضا، فعلى سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين أن تبذل أقصى جهودها لوضع هذا الاتفاق موضع التنفيذ. وإذا لم يتم التوصل لهذا الاتفاق المشترك، فيجب أن يعمل بالسعر الساري أو يستمر في نفاذه.

4- بالرغم من الأحكام الواردة بهذه المادة، فإنه يجب أن تخضع الأسعار التي تفرضها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين للنقل الكلي للحركة في نطاق دول الاتحاد الأوروبي لقانون الاتحاد الأوروبي.

## مادة (7) سلامة الطيران

تستبدل المادة (13) مكرر بالنص التالي:

1- لكل طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات بشأن معايير السلامة في أي مجال يتعلق بالطاقتم الجوي، أو الطائرات، أو اعتماد تشغيلها من قبل الطرف المتعاقد الآخر. وتبدأ هذه المشاورات خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ 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 على نحو يعادل على الأقل الحد الأدنى من المعايير المقررة في ذلك الوقت وفق معاهدة 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. ويعد إخفاق الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراء المناسب خلال (15) يوماً أو خلال أية فترة زمنية أطول يتم الاتفاق عليها أساساً لتطبيق المادة (4) من هذه الاتفاقية.

3- على الرغم من الالتزامات المذكورة في المادة (33) من المعاهدة، فإنه من المتفق عليه أن أية طائرة تشغل من قبل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل طرف متعاقد في خدمات من أو إلى إقليم دولة طرف آخر، يجب أن تخضع للفحص من الداخل والخارج من قبل الممثلين المفوضين من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجدها في إقليمه بغية التأكد من صلاحية الطائرة ومعداتنا (ويسمى الفحص في هذه المادة بالفحص الميداني) شريطة ألا يؤدي ذلك لتأخير غير معقول.

4- إذا ما أسفر الفحص الميداني أو سلسلة الفحوص الميدانية إلى أي مما يلي:

4-1. قلق جدي من عدم استيفاء الطائرة أو تشغيلها للحد الأدنى من المعايير المقررة في ذلك الوقت وفقاً للمعاهدة.

4-2. قلق جدي من وجود تقصير في الصيانة الفعلية، وفي الالتزام بمعايير 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 بناءً عليها تشغيل الطائرة لا تطابق أو تفوق الحد الأدنى من المعايير المقررة وفقاً للمعاهدة.

5- إذا رفض ممثلو مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين السماح بإجراء الفحص الميداني لطائرة تشغيلها مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية وفقاً للفقرة (3) أعلاه، فإن للطرف المتعاقد الآخر الحرية في أن يستنتج أن القلق الجدي المشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة قد تحقق، وهو الأمر الذي أدى إلى الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.

6- يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في تعليق أو إلغاء ترخيص تشغيل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر فوراً إذا استنتج سواء نتيجة للفحص الميداني أو لسلسلة الفحوص الميدانية، أو من خلال المشاورات، أو بأية 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 لاتخاذها.

8- يحث كل طرف متعاقد مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبله على أن تحصل على موافقة سلطات الطيران المدني التابعة للطرف المتعاقد قبل استئجار طائرة لا تعود ملكيتها لمؤسسة النقل الجوي المعنية سواء كانت مسجلة في دولة المشغل أو في دولة أخرى للمشغل أو في دولة أخرى، وذلك لأغراض تشغيل الخدمات في

دولة أي من الطرفين المتعاقدين على النقاط المحددة في هذه الاتفاقية.

9- تماشياً مع أحكام المادة (83) مكرر من المعاهدة، فإن مسؤوليات وواجبات تشغيل الطائرة المستأجرة فيما يتعلق بسلامة الطيران تقع على عاتق دولة مؤسسة النقل الجوي التي تستأجر الطائرة وتشرف على تشغيلها. ويجوز في هذه الحالة أن تحول مسؤوليات الطائرة المستأجرة بصورة كلية أو جزئية.

10- حين تعين مملكة هولندا مؤسسة نقل جوي تمارس الإدارة التنظيمية الفعلية عليها ويحتفظ بها من قبل دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي، فإن حقوق الطرف المتعاقد الآخر المنصوص عليها في هذه المادة تسري على حد سواء بالنسبة لإقرار معايير السلامة وممارستها والاحتفاظ بها من قبل تلك الدولة الأخرى العضو في الاتحاد الأوروبي، وكذلك بالنسبة لترخيص التشغيل الخاص بذات المؤسسة.

### مادة (8) الأنشطة التجارية

تعديل الفقرة 1 (ب) بالمادة السادسة من الاتفاقية والمتعلقة بالأنشطة التجارية من خلال إضافة الكلمات التالية: "أو مؤسسة نقل جوي أخرى"، وذلك ليقراً نص الفقرة كالتالي:

"1 (ب) الحرية في بيع خدمات النقل الجوي سواء بشكل مباشر أو- حسب اختيارها- من خلال وكلائها أو بواسطة مؤسسة نقل جوي أخرى في إقليم الطرف المتعاقد الآخر"

كما تدرج فقرة إضافية تتعلق بخدمات النقل البري للمادة السادسة تحت تسلسل فقرة (5)، وذلك وفق النص التالي:

"5- على الرغم من أي شرط آخر في هذه الاتفاقية، فإنه يسمح وبدون قيود لمؤسسات النقل الجوي المعينة، ولمزودي خدمات النقل الجوي غير المباشرين لدى كلا الطرفين استخدام أي وسيلة نقل بري مرتبطة بالنقل الجوي الدولي، وذلك فيما يخص نقل الركاب والبضائع والبريد من، أو إلى أي نقاط في إقليمي الطرفين المتعاقدين، أو في دولة ثالثة، بما في ذلك النقل من، وإلى جميع المطارات المتوفرة فيها التسهيلات الجمركية، ويشمل ذلك وحيثما يكون مطبقاً حق نقل البضائع والبريد المخزن بالمستودعات الجمركية ضمن القوانين والأنظمة المطبقة. ويكون لهؤلاء الركاب وتلك البضائع والبريد سواء كان يتم نقله عن طريق البر أو عن طريق الجو حرية الوصول إلى التسهيلات والمعاملات الجمركية بالمطار.

يمكن لمؤسسات النقل الجوي المعينة اختيار وسيلة النقل البري الخاصة بها، أو أن تقدمه بتدابير نقل بري أخرى، أو أن تقوم به من خلال ترتيبات مع ناقلين بريين آخرين بما في ذلك النقل البري الذي تقوم به مؤسسات نقل جوي أخرى، والناقلين غير المباشرين للشحن الجوي، ويمكن أن تقدم مثل هذه الخدمات البيئية بشكل فردي من خلال أسعار تتعلق بالنقل الجوي مجتمعاً مع النقل البري، شريطة أن لا يضل الركاب و الشاحنون بالحقوق المتعلقة بمثل هذا النقل".

### مادة (9) المناولة الأرضية

يضاف للاتفاقية مادة (6) مكرر يكون نصها كالآتي:

طبقاً لقوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين، بما فيها قانون الاتحاد الأوروبي بالنسبة لمملكة هولندا، فإنه يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة أن تنجز خدماتها في مجال المناولة الأرضية ذاتياً (المناولة الذاتية)، أو أن تختار بحسب رغبتها أي من مقدمي هذه الخدمات في نطاق المنافسة أن يقدم لها خدمات المناولة الأرضية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر سواء كان ذلك بشكل جزئي أو كلي.

عندما تحد أو تحول مثل هذه القوانين والأنظمة دون انجاز مؤسسات النقل الجوي للمناولة الذاتية، وفي ظل عدم وجود منافسة فعالة بين مقدمي خدمات المناولة الأرضية، فيجب أن تعامل كل من مؤسسات النقل الجوي المعينة على أسس غير تمييزية، وذلك في حال ما تم السماح بإنجاز المناولة الذاتية والخدمات الأرضية المقدمة لها من قبل مقدم أو مقدمي هذه الخدمات.

### مادة (10) جداول المواعيد

تستبدل المادة الثامنة من الاتفاقية المتعلقة بجداول المواعيد بالتالي:

- 1- يجب أن لا يشترط أي من الطرفين المتعاقدين على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر تقديم جداولها وبرامج رحلاتها، أو خططها التشغيلية من أجل الموافقة، إلا إذا تطلب الأمر على أساس عدم التمييز بفرض شروط موحدة كما هو وارد بالفقرة (2) من هذه المادة، أو كما هو مصرح به تحديداً في ملحق هذه الاتفاقية.
- 2- في حال ما اشترط أحد الطرفين المتعاقدين تقديم تلك الجداول من أجل الإحاطة بالمعلومات، فعليه أن يقلل من الأعباء الإدارية لشروط ومتطلبات وإجراءات التقديم المفروضة على وسطاء النقل الجوي، وعلى مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

### مادة (11) الضرائب والرسوم الجمركية

تضاف فقرة جديدة لتحمل التسلسل (4) على المادة التاسعة من الاتفاقية والمتعلقة بالضرائب والرسوم الجمركية حسب النص التالي:

- 4- لا يوجد في هذه الاتفاقية ما يمنع مملكة هولندا من أن تفرض على أسس غير تمييزية، ضرائب أو أجور أو رسوم أو فرائض على الوقود الذي يتم التزود به في إقليمها للاستخدام من قبل طائرة تابعة لمؤسسة نقل جوي معينة من قبل مملكة البحرين تعمل بين نقطة في إقليم مملكة هولندا ونقطة أخرى في إقليم مملكة هولندا، أو في إقليم دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي.



### مادة (12)

يدخل هذا البروتوكول حيز النفاذ اعتباراً من اليوم الذي يقوم فيه كلا الطرفين المتعاقدين بإخطار أحدهما الآخر كتابة بإتمام الإجراءات الدستورية اللازمة في كل من بلديهما لدخوله حيز النفاذ.

وإشهاداً على ذلك قام المذكوران المفوضان بذلك من قبل حكومتيهما بالتوقيع على هذا البروتوكول.

حرر في بروكسل بتاريخ 5 سبتمبر 2012م من نسختين أصليتين باللغات العربية والهولندية والانجليزية ولكل من النصوص حجية متساوية. في حال وجود أي اختلافات يرجح النص الانجليزي.

عن

عن

حكومة مملكة هولندا

حكومة مملكة البحرين

الرسالة المصاحبة للمحضر المتفق عليه بين مملكة البحرين ومملكة هولندا خلال  
المشاورات الثنائية التي عقدت بينهما بمملكة البحرين  
بتاريخ 07 أغسطس 2008م

طبقاً للمادة (14) من الاتفاقية الثنائية بشأن الخدمات الجوية، الموقعة بين البلدين  
بتاريخ 11 يوليو 1990م، فقد وقع الطرفان خلال المشاورات الثنائية المذكورة على  
مذكرة تفاهم.

فيما يتعلق بموضوع الملكية والسيطرة الفعلية على مؤسسات النقل الجوي المعينة من  
قبل كل منهما، فإن الطرفان المتعاقدان لم يتوصلا إلى تفاهم مشترك.

بتاريخ 07 أغسطس 2008م عقد الطرفان المتعاقدان في مملكة البحرين اجتماع  
مبني على علاقات الصداقة القائمة بينهما، مما أسفر عنه التفاهم التالي:

طبقاً لما نصت عليه المادة (14) من اتفاقية الخدمات الجوية، فإن المادة الجديدة رقم  
(3) من الاتفاقية سوف يسري نفاذها بعد استكمال إجراءات التوقيع عليها، وبعد  
تبادل كلا الطرفين المتعاقدين عبر القنوات الدبلوماسية المذكرات التي تفيد بذلك.

تنص المادة الرابعة الجديدة بالإتفاقية وفق فقرتها الفرعية I (ب)، على أنه يحق  
للطرف المتعاقد الآخر رفض تعيين مؤسسة النقل الجوي في حال ما لم يكن مقتنعاً  
بأن الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية على ذات المؤسسة بيد الطرف المتعاقد الذي  
عينها أو بيد رعاياه، أو بيد كليهما.

بموجب الرسالة المؤرخة في 04 أبريل 2007م تحت رقم  
AT/PH/007/ 042007، فإن الوكيل المساعد لخدمات الطيران قد عين كل من  
شركة طيران الخليج، وشركة DHL-BSC، وذلك كمؤسستي نقل جوي معينتين من  
قبل مملكة البحرين.

يتبين من خلال المراسلات التي تمت بين سلطتي الطيران بكلا الطرفين المتعاقدين  
بأن مركز الأعمال الرئيسي لشركة DHL-BSC يقع في مملكة البحرين، وأن ذات  
الشركة تعمل بموجب شهادة مستثمر جوي بحرينية.

بالرغم من أن كافة التدابير الرقابية على أمور السلامة والأمن الخاصة بالشركة  
تخضع تحت مسؤولية سلطة الطيران المدني بمملكة البحرين، إلا أن شركة DHL-  
BSC لا تؤول ملكيتها لمملكة البحرين و / أو رعاياها.

لذا، فإن تعيين شركة DHL-BSC لا يتوافق مع الأحكام الخاصة بمتطلبات الملكية المنصوص عليها باتفاقية الخدمات الجوية المبرمة بين البلدين.

وعليه، وفي إطار روح التعاون البناء بين البلدين، فإن الإدارة العامة للطيران المدني وشئون التجارة البحرية بمملكة هولندا سوف تقبل، وبدون إجحاف، تعيين شركة DHL-BSC كناقلة بحرينية في مجال الشحن الجوي، وذلك لحين عقد الجولة القادمة من المشاورات بين البلدين، بحيث لا يتجاوز ذلك نهاية الموسم الصيفي المحدد من قبل الاتحاد الدولي للنقل الجوي لعام 2010م، وشريطة أن يتوصل الطرفان إلى الحل النهائي حول متطلبات هذه الملكية.

في حال عدم عقد الطرفان مشاورات بينهما خلال الفترة أعلاه، فإن سلطة الطيران المدني في مملكة هولندا سوف تخطر سلطة الطيران المدني بمملكة البحرين بموجب إشعار رسمي باستمرارية موافقتها على تعيين شركة DHL.

حرر في بروكسل بتاريخ 5 سبتمبر 2012م.

عن

عن

حكومة مملكة هولندا

حكومة مملكة البحرين