

قانون رقم (٢) لسنة ٢٠٠٥
بالتصديق على البروتوكول المعدل والمكمل لاتفاقية النقل الجوي
بين حكومة مملكة البحرين وحكومة الجمهورية الفرنسية

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

وعلى اتفاقية النقل الجوي بين حكومة دولة البحرين وحكومة الجمهورية
الفرنسية الموقعة في المنامة بتاريخ ٣ يوليو ١٩٩٥ والمصدق عليها بموجب المرسوم بقانون
رقم (١٤) لسنة ١٩٩٥،

وعلى البروتوكول المعدل والمكمل لاتفاقية النقل الجوي بين حكومة مملكة البحرين
وحكومة الجمهورية الفرنسية الموقع في باريس بتاريخ ٢٣ فبراير ٢٠٠٤،
أقر مجلس الشورى ومجلس النواب القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

المادة الأولى

صُودق على البروتوكول المعدل والمكمل لاتفاقية النقل الجوي بين حكومة مملكة البحرين
وحكومة الجمهورية الفرنسية الموقع في باريس بتاريخ ٢٣ فبراير ٢٠٠٤، والمرافق لهذا
القانون.

المادة الثانية

على وزير المواصلات تنفيذ 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: ٤ محرم ١٤٢٦هـ
الموافق: ١٢ فبراير ٢٠٠٥م

بروتوكول للإتفاق المبرم بين حكومة مملكة البحرين

وحكومة الجمهورية الفرنسية بشأن النقل الجوي

الموقع بتاريخ ٣ يوليو ١٩٩٥ م

إن حكومة مملكة البحرين وحكومة الجمهورية الفرنسية، رغبة منهما في تعديل واستكمال أحكام الإتفاق الموقع بتاريخ ٣ يوليو ١٩٩٥ بين حكومتيهما بشأن النقل الجوي، قد اتفقتنا على ما يلي:

المادة (١)

كل إشارة وردت بالإتفاق بشأن دولة البحرين «يجب أن تقرأ» «مملكة البحرين».

المادة (٢)

تستبدل الفقرة (ب) من المادة (١) في الإتفاق «التعاريف» لتقرأ حسب النص التالي:
(ب) يقصد بمصطلح «سلطات الطيران» بالنسبة لحكومة مملكة البحرين «وزارة المواصلات ممثلة في شئون الطيران المدني وبالنسبة لفرنسا، المديرية العامة للطيران المدني أو في كلتا الحالتين أي هيئة أخرى أو شخص مخول للقيام بالمهام التي تمارس حالياً من قبل السلطات المذكورة.

المادة (٣)

تُستبدل المادة (٤) من الإتفاق «تعيين مؤسسات النقل الجوي» لتقرأ حسب النص التالي:

مادة (٤)

«تعيين مؤسسات النقل الجوي»

لكل طرف الحق في تعيين مؤسسات نقل جوي لغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة بملحق (١)، وله الحق أن يسحب أو يعدل مثل هذه التعيينات، كما يجب أن تقدم هذه التعيينات خطياً إلى الطرف المتعاقد الآخر عبر القنوات الدبلوماسية عند استلام هذا التعيين، وكذلك الطلبات المقدمة من مؤسسة النقل الجوي المعينة وفق الصيغة المحددة للحصول على تراخيص التشغيل أو التصاريح المناسبة لتلك المؤسسات في غضون أقل فترة إجرائية ممكنة في الحالات التالية:

(١) في حالة تعيين مؤسسة نقل جوي من قبل مملكة البحرين:
 أ- يجب أن تكون قد أنشئت في إقليم مملكة البحرين ورخصت للعمل بموجب أحكام قانون مملكة البحرين، و
 ب - يجب أن تكون السيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي بيد مملكة البحرين.

(٢) في حالة تعيين مؤسسة نقل جوي من قبل الجمهورية الفرنسية:
 أ- يجب أن تكون قد أنشئت في إقليم الجمهورية الفرنسية، وانشئت بموجب معاهدة تأسيس المجموعة الأوروبية، وحصلت على ترخيص التشغيل طبقاً لقانون المجموعة الأوروبية، و
 ب - يجب أن تظل ممارسة السيطرة التنظيمية الفعلية عليها باقية بيد الدولة العضو بالمجموعة الأوروبية، والمسئولة عن إصدار شهادة المستثمر الجوي، كما يجب تعريف سلطات الطيران المختصة بوضوح تام أثناء التعيين،
 (٣) ويجب أن تكون مؤسسة النقل الجوي المعينة مستوفية للشروط المنصوص عليها بالقوانين والأنظمة الموضوعة اعتيادياً من قبل هذا الطرف المتعاقد المختص بالنظر في طلب أو طلبات تشغيل الخدمات الجوية الدولية.

المادة (٤)

تُستبدل الفقرة (١) من المادة (٥) في الإتفاق «إلغاء أو وقف أو تجديد رخصة التشغيل» لتقرأ كالتالي:
 «١- يحق لأي من الطرفين إلغاء أو وقف أو تجديد رخصة التشغيل أو التصاريح الفنية الصادرة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر في أي حالة من الحالات التالية:

(١) في حالة تعيين مؤسسة نقل جوي من قبل مملكة البحرين:
 أ - إذا ما تم التيقن بأن مؤسسة النقل الجوي لم تنشأ في إقليم مملكة البحرين أو غير مرخصة للعمل طبقاً لأحكام قانون مملكة البحرين، أو
 ب - إن السيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي لم تظل بيد مملكة البحرين،

(٢) في حالة تعيين مؤسسة نقل جوي من قبل الجمهورية الفرنسية:
 أ- إذا ما تم التيقن بأن مؤسسة النقل الجوي لم تنشأ في إقليم الجمهورية الفرنسية بموجب أحكام معاهدة تأسيس المجموعة الأوروبية أو لم تحوز على ترخيص التشغيل طبقاً للقوانين المعمول بها لدى المجموعة الأوروبية، أو
 ب- إن ممارسة السيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي ليست بيد الدولة العضو بالمجموعة الأوروبية والمسئولة عن إصدار شهادة المستثمر الجوي، أو أن سلطة الطيران المختصة لم يتم تعريفها بوضوح اثناء التعيين،
 (٢) أو أن تلك المؤسسة الجوية قد أخفقت في الإلتزام بالقوانين والأنظمة المشار إليها في المادة (١٣) «تطبيق القوانين والأنظمة» من الإتفاق».

المادة (٥)

تضاف مادتان جديدتان على الإتفاق حسب التسلسل التالي:

مادة (٩ مكرر)

«الرمز المشترك»

(١) عند تشغيل أو تقديم الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة، فإنه بإمكان أي مؤسسة نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين الدخول في ترتيبات رموز الرحلات المشتركة مع:
 - مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين، و
 - مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي تابعة لطرف ثالث شريطة موافقة الطرف الثالث أو السماح بترتيبات مماثلة بين مؤسسات النقل الجوي للطرف المتعاقد الآخر ومؤسسات نقل جوي أخرى لتقديم خدماتها من وإلى أو عبر إقليمه.
 شريطة أن تحوز كل مؤسسات النقل الجوي التي تدخل في مثل هذه الترتيبات على التراخيص اللازمة، وأن تتوافق مع المتطلبات المعتادة لتنفيذ هذه الترتيبات.
 (٢) يتعين على أي مؤسسة نقل جوي، تكون طرفاً في ترتيبات الرمز المشترك طبقاً لهذه الفقرة فيما يتعلق بأي تذاكر مباحة من قبلها أن توضح للمشتري في وقت البيع اسم مؤسسة النقل الجوي التي ستقوم فعلياً بتشغيل أي مقطع من الرحلة الخاضعة لخدمة الرمز المشترك، وأن توضح له كذلك أيضاً من المؤسسات الجوية التي سيكون له علاقة تعاقدية معها حسب تلك الترتيبات.

مادة (١٠ مكرر)

«السلامة الجوية»

(١) 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 مدة ثلاثين يوماً من تاريخ تقديم الطلب.

(٢) إذا تبين لأي طرف متعاقد بعد إجراء مثل هذه المشاورات بأن الطرف الآخر لا يطبق ولا ينفذ بفاعلية الحد الأدنى لمعايير السلامة الجوية المعمول بها في حينه وفي أي مجال وفق المعاهدة، فعلى الطرف المتعاقد الأول إخطار الطرف المتعاقد الآخر بالنتائج التي توصل إليها، والخطوات الضرورية التي يلزم اتخاذها لتتماشى مع الحد الأدنى لتلك المعايير، وبضرورة اتخاذ الطرف المتعاقد الآخر الإجراءات التصحيحية اللازمة ويعتبر إخفاق الطرف الآخر في اتخاذ الخطوات التصحيحية اللازمة خلال فترة (١٥) يوماً، أو أي فترة أطول يتفق عليها، سبباً لتطبيق أحكام المادة (٥) من الإتفاق.

(٣) على الرغم من الإلتزامات الواردة في المادة (٣٣) من المعاهدة فإنه من المتفق عليه أن يجوز إخضاع أي طائرة يتم تشغيلها من قبل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخدمات من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، لفحص (داخلي وخارجي) من قبل مندوبين مفوضين من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجدها في إقليمه للتأكد من صلاحية الشهادات والتراخيص الخاصة بها وبأطقمها، وللتأكد من صلاحية الحالة العامة للطائرة ومعداتھا (والذي يشار إليه في هذه المادة «بالفحص الميداني للطائرة» شريطة ألا يتسبب ذلك في حدوث أي تأخير لا مبرر له.

(٤) إذا أدى الفحص أو الفحوصات الميدانية المشار إليها أعلاه إلى الإستنتاجات التالية:
أ- إن الطائرة أو تشغيلها لا يتفقان بشكل يدعو للقلق الجدي مع مستويات الحد الأدنى لمعايير السلامة الجوية التاقذة في حينه وفقاً للمعاهدة، أو.
ب- إفتقار التطبيق والإدارة الفعالة بشكل يدعو للقلق الجدي لمتطلبات الصيانة وإدارة معايير السلامة الجوية النافذة في حينه وفقاً للمعاهدة.

فإنه يحق للطرف المتعاقد الذي يجري الفحص وفقاً للأغراض التي نصت عليها المادة (٣٣) من المعاهدة الإستنتاج بأن المتطلبات التي بموجبها اصدرت الشهادات أو الرخص الخاصة بالطائرة، أو تلك التي اعتبرت أنها سارية، أو أن المتطلبات التي تم بموجبها تشغيل الطائرة لا تتساوى أو لا تفوق الحد الأدنى للمعايير القياسية المعمول بها وفق المعاهدة.

(٥) في حالة رفض ممثلي مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين إجراء الفحص الميداني على الطائرات التي تشغيلها تلك المؤسسات طبقاً للفقرة (٣) أعلاه، فإنه يحق للطرف المتعاقد الآخر أن يستنتج بأن القلق الجدي المشار إليه في الفقرة (٤) أعلاه قد تحقق الأمر الذي يؤدي رلى الإستنتاجات المشار إليها في هذه الفقرة.

(٦) يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في إيقاف أو تعديل ترخيص التشغيل الصادر لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً في حالة استنتاج الطرف المتعاقد الأول بأن اتخاذ إجراءات عاجلة ضروري لسلامة عمليات مؤسسة النقل الجوي، سواء كان ذلك نتيجة الفحص الميداني أو بسبب المشاورات أو خلافه.

(٧) أي إجراء يتخذ من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للفقرتين (٢) أو (٦) أعلاه، يجب ألا يستمر العمل به في حالة انتهاء الأسباب التي أدت إلى اتخاذه.

(٨) يجب أن يعترف الطرف المتعاقد بسريان مفعول شهادات الجدارة الجوية، وشهادات الأهلية والرخص الصادرة أو المعتمدة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، والتي لا تزال سارية المفعول بغرض تشغيل الطرق والخدمات المنصوص عليها بالاتفاق شريطة أن تكون متطلبات مثل هذه الشهادات والرخص الصادرة أو المعتمدة تساوي أو تفوق الحد الأدنى للمعايير الموضوعية أو التي يمكن أن توضع طبقاً للمعاهدة.

(٩) يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في رفض الإعتراف بسريان مفعول شهادات الأهلية والرخص الممنوحة لرعاياه والمعتمدة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو من قبل الدولة الأخرى لغرض الطيران فوق إقليمه.

المادة (٦)

يُعدل ملحق جدول الطرق الجوية في الإتفاق حسب جدول الطرق المرفق بهذا البروتوكول.

المادة (٧)

الدخول حيز النفاذ

يدخل هذا البروتوكول حيز النفاذ في اليوم الأول من الشهر الثاني من تاريخ إخطار الطرف المتعاقد الأخير باستكمال الإجراءات الدستورية اللازمة لدخوله حيز النفاذ. وإثباتاً لذلك فإن المندوبان المفوضان أدناه من حكومتيهما المعنيتين قد وقعا على هذا البروتوكول.

حرر في باريس بتاريخ ٢٣ فبراير ٢٠٠٤ م من نسختين أصليتين باللغتين العربية والفرنسية، وكلا النصين متساويين في الحجية، ويحتفظ كل طرف بنسخة من النصين.

عن حكومة الجمهورية الفرنسية
دومنيك بوسرو
وزير دولة للنقل ولشئون البحر

عن حكومة مملكة البحرين
علي بن خليفة آل خليفة
وزير المواصلات

ملحق (١)

جدول الطرق

(١) الطرق التي يحق تسييرها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين

| من | نقاط وسطية وفيما وراء | إلى |
|---------|--|-------|
| البحرين | فرانكفورت أو أي نقطة أخرى (وسطية فيما وراء) تقع في أوروبا ويتم اختيارها من قبل سلطات الطيران البحرينية | فرنسا |

بالنسبة لرحلات الركاب يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين أن تشغل هذه الرحلات إلى أي نقطة تقع شرق مدينة «ريكافيك» غير مبينة بهذه الطرق المحددة أعلاه شريطة عدم ممارسة حقوق النقل الجوي بين هذه النقاط وفرنسا.

٢- الطرق التي يحق تسييرها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الجمهورية الفرنسية:

| من | نقاط وسطية وفيما وراء | إلى |
|-------|--|---------|
| فرنسا | القاهرة أو أي نقطة أخرى (وسطية فيما وراء) تقع في منطقة الشرق الأوسط ويتم اختيارها من قبل سلطات الطيران الفرنسي | البحرين |

بالنسبة لرحلات الركاب يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الجمهورية الفرنسية أن تشغل هذه الرحلات إلى أي نقطة تقع غرب «دكا» غير مبينة بهذه الطرق المحددة أعلاه، شريطة عدم ممارسة حقوق النقل الجوي بين هذه النقاط والبحرين.