

قانون رقم (١٦) لسنة ٢٠١٧
بالتصديق على اتفاقية الخدمات الجوية بين
حكومة مملكة البحرين وحكومة المجر

نحن حمد بن عيسى آل خليفة ملك مملكة البحرين.
بعد الاطلاع على الدستور ،
وعلى اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة المجر الموقعة في مملكة
البحرين بتاريخ ٢١ يناير ٢٠١٦ ،
أقر مجلس الشورى ومجلس النواب القانون الآتي نصه، وقد صدقنا عليه وأصدرناه:

المادة الأولى

صودق على اتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة مملكة البحرين وحكومة المجر الموقعة في
مملكة البحرين بتاريخ ٢١ يناير ٢٠١٦، والمرافقة لهذا القانون.

المادة الثانية

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: ١٥ شعبان ١٤٣٨ هـ

الموافق: ١١ مايو ٢٠١٧ م

اتفاقية
الخدمات الجوية
بين
حكومة مملكة البحرين
و
حكومة المجر

فهرس المواد

الديباجة	
المادة (1)	التعريف
المادة (2)	منح الحقوق
المادة (3)	التعيين والترخيص
المادة (4)	رفض ، وإلغاء ، وتعليق أو الحد من ترخيص التشغيل
المادة (5)	المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها
المادة (6)	الضرائب الجمركية وغيرها من الرسوم
المادة (7)	تطبيق القوانين والأنظمة
المادة (8)	شهادات صلاحية وكفاءة الطيران
المادة (9)	السلامة الجوية
المادة (10)	أمن الطيران
المادة (11)	أجور الاستخدام
المادة (12)	الأنشطة التجارية
المادة (13)	تحويل الإيرادات
المادة (14)	جداول المواعيد
المادة (15)	التعرفة
المادة (16)	تبادل المعلومات
المادة (17)	المشاورات
المادة (18)	تسوية المنازعات
المادة (19)	تعديل الاتفاقية
المادة (20)	التسجيل
المادة (21)	الإنهاء
المادة (22)	الدخول حيز النفاذ

الدبلوماسية

إن حكومة مملكة البحرين وحكومة المجر (المشار إليهما في ما بعد بالطرفين المتعاقدين)،

باعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي واتفاقية العبور للخدمات الجوية الدولية المفتوحتين للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944،

ورغبةً منهما في تشجيع الخدمات الجوية الدولية بين كل من إقليميهما،

وإقراراً منهما بأهمية النقل الجوي كوسيلة لتعزيز التعاون الاقتصادي والعلاقات التجارية، والتواصل والصداقة بين شعبي البلدين،

ورغبةً منهما في ضمان أقصى قدر من الأمن والسلامة في الخدمات الجوية الدولية، وفي إعادة التأكيد على ما يساورهما من القلق العميق بشأن الأفعال أو التهديدات الموجهة ضد أمن الطائرات، التي تعرض سلامة الأفراد أو الممتلكات للخطر، وتؤثر سلباً على تشغيل الخدمات الجوية، والتي تزعزع ثقة الجمهور في سلامة الطيران المدني.

ورغبةً منهما في إبرام اتفاقية بغرض إنشاء وتشغيل خدمات جوية بين وفيما وراء إقليميهما،

قد اتفقتا على ما يلي :

المادة (1) تعريف

لأغراض هذه الاتفاقية، وما لم يتطلب سياق النص خلاف ذلك، فإن مصطلح كل من :

- (أ) "سلطات الطيران" تعني بالنسبة لحكومة مملكة البحرين ، وزارة المواصلات والاتصالات ممثلة في شئون الطيران المدني وبالنسبة لحكومة المجر ، المدير العام للطيران المدني ، ، وفي كلتا الحالتين أي شخص أو كيان يكون مخولاً لأداء أي من المهام المتعلقة بهذه الاتفاقية،
- (ب) "الاتفاقية" تعني هذه الاتفاقية، وملاحقها وأية تعديلات تطرأ عليها،
- (ج) "خدمة جوية" و"خدمة جوية دولية" و"مؤسسة نقل جوي" و"التوقف لأغراض غير تجارية" يكون لها المعاني المحددة لها تباعاً في المادة (96) من معاهدة شيكاغو،
- (د) "معاهدة شيكاغو" تعني معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في السابع من ديسمبر 1944، وتشمل أية ملاحق تم اعتمادها بموجب المادة (90) من معاهدة شيكاغو، وأية تعديلات على هذه الملاحق أو معاهدة شيكاغو بموجب المادتين (90) و(94/أ) منها ، وذلك بقدر ما يتحقق سريان مثل تلك الملاحق والتعديلات بالنسبة للطرفين المتعاقدين،
- (هـ) "مؤسسة النقل الجوي المعينة" تعني مؤسسة النقل الجوي المعينة والمرخص لها وفقاً للمادة 3 (تعيين مؤسسات النقل الجوي) من هذه الاتفاقية،
- (و) "التعرفة" يقصد بها الأسعار التي تدفع مقابل نقل المسافرين والامتعة والبضائع، وشروط تطبيق هذه الأسعار، بما في ذلك اشتراطات وأسعار الوكالات والخدمات الإضافية الأخرى، باستثناء مكافآت واشتراطات نقل البريد،
- (ز) "الإقليم" يكون له المعنى المشار إليه في المادة (2) من معاهدة شيكاغو ،
- (ح) يجب أن يكون مفهوم الإشارات الواردة في هذه الاتفاقية بالنسبة لـ"مواطني المجر" باستثناء ما ورد بالفقرة (2) من المادة 8 (شهادات صلاحية وكفاءة الطيران) بهذه الاتفاقية بأنه يقصد به الإشارة لمواطني الدول الأعضاء بالاتحاد الأوروبي .

- (ط) يجب أن يكون مفهوم الإشارات الواردة في هذه الاتفاقية بالنسبة لـ "مؤسسات النقل الجوي التابعة للمجر" بأنه يقصد بها الإشارة إلى مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل المجر .
- (ك) يجب أن يكون مفهوم الإشارات الواردة في هذه الاتفاقية بالنسبة لـ "معاهدة الاتحاد الأوروبي" بأنه يقصد بها الإشارة للمعاهدة الخاصة بالاتحاد الأوروبي والمعاهدة الخاصة بتطبيق العمل بالاتحاد الأوروبي .
- (ل) "أجور الاستخدام" يقصد به الأجر الذي تسمح بفرضه السلطات المختصة على مؤسسات النقل الجوي مقابل استخدام مباني المطار أو مرافقه أو تسهيلات الملاحة الجوية، بما في ذلك الخدمات والتسهيلات ذات العلاقة بالطائرة وطاقمها والركاب والبضائع،

المادة (2)

منح الحقوق

- 1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في هذه الاتفاقية لتشغيل خدمات جوية دولية على الطرق المبينة في الملحق (1) من هذه الاتفاقية من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.
- 2- رهناً بأحكام هذه الاتفاقية، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين بالحقوق التالية:
 - أ- حق الطيران عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر بدون هبوط .
 - ب- حق التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية.
 - ج- حق التوقف في إقليم الطرف المتعاقد في النقاط المحددة لغرض نقل وإنزال حركة دولية بصورة مجتمعة أو منفردة.
- 3- تتمتع مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين بخلاف تلك المعينة بموجب المادة 3 (التعيين والترخيص) بالحقوق المبينة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من الفقرة (2) من هذه المادة.
- 4- ليس في الفقرة (2) من هذه المادة ما يمكن أن ينظر إليه على أنه يمنح مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين امتيازاً يتيح لها أن تنقل على متن الطائرة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ركاباً وبضائع وأمتعة، بما في ذلك البريد باتجاه نقطة أخرى في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

المادة (3)

التعيين والترخيص

يحق لكل طرف متعاقد تعيين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها على أي من الطرق المبينة في جدول الطرق والمحددة بالملحق 1 بهذه الاتفاقية ، كما يحق له سحب أو تعديل هذه التعيينات ، ويجب أن تكون هذه التعيينات كتابةً.

عند استلام تلك التعيين، فإنه يتعين على الطرف المتعاقد الآخر أن يمنح التراخيص والتصاريح اللازمة بأقل قدر من التأخير في الإجراءات ، ويشترط لذلك ما يلي :

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

- (1) أن تكون مؤسسة النقل الجوي قد تم تأسيسها ، وأن يكون المقر الرئيسي لأعمالها في إقليم مملكة البحرين ، وأن تكون ذات المؤسسة حاصلة على ترخيص تشغيل ساري المفعول صادر عن مملكة البحرين، وأن تحتفظ مملكة البحرين بالرقابة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي، و
- (2) أن تكون غالبية الملكية لمؤسسة النقل الجوي والرقابة الفعلية عليها بيد مملكة البحرين أو بيد رعايا مملكة البحرين ، أو بيد كليهما ،

(ب) بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المعينة عن قبل المجر:

- (1) أن تكون مؤسسة النقل الجوي قد تأسست في إقليم المجر بموجب معاهدة الاتحاد الأوروبي ، وحصلت على ترخيص تشغيل ساري المفعول من دولة عضو في الاتحاد الأوروبي طبقاً لقانون الاتحاد الأوروبي، و
- (2) أن تمارس الرقابة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي وأن تحتفظ بها الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي المسنولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي لذات المؤسسة ، وأن تكون سلطة الطيران المعنية محددة بوضوح في التعيين؛ و
- (3) أن تكون مؤسسة النقل الجوي مملوكة بصورة مباشرة أو من خلال ملكية الأغلبية ، وتخضع للسيطرة التنظيمية الفعلية عليها من قبل دولة عضو في الاتحاد الأوروبي أو دولة عضو في الاتحاد الأوروبي للتجارة الحرة ، و/أو من قبل مواطني تلك الدول الأخرى.

(ج) أن يكون الطرف المتعاقد الذي يقوم بتعيين مؤسسة النقل الجوي ممثلاً للأحكام المنصوص عليها في المادتين (9) (سلامة الطيران) و (10) (أمن الطيران) من هذه الاتفاقية.

(د) أن تكون مؤسسة النقل الجوي مؤهلة للوفاء بالشروط المنصوص عليها في المادة 7 (تطبيق القوانين والأنظمة) من هذه الاتفاقية و القوانين والأنظمة التي تطبق عادة لتشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي ينظر في طلب أو طلبات التعيين .

المادة (4)

رفض ، وإلغاء ، وتطبيق أو الحد من ترخيص التشغيل

1- يجوز لأي طرف متعاقد أن يرفض، أو يلغى، أو يعلق أو يحد من ترخيص التشغيل أو التصاريح الفنية لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في الحالات الآتية:

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

- (1) إذا لم تكن مؤسسة النقل الجوي قد تم تأسيسها ، ولم يكن مركز أعمالها الرئيسي في إقليم مملكة البحرين ، أو لم تكن حاصلة على ترخيص تشغيل ساري المفعول من مملكة البحرين ، أو إذا كانت مملكة البحرين لم تحتفظ بالرقابة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي أو
- (2) إذا لم تحتفظ مملكة البحرين بالرقابة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي ، ولم تكن غالبية ملكيتها بيد مملكة البحرين أو بيد مواطنيها ، أو بيد كليهما.

(ب) بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل المجر:

- (1) إذا لم تكن مؤسسة النقل الجوي قد تم تأسيسها في إقليم المجر بموجب اتفاقية الاتحاد الأوروبي، أو لم تحصل على ترخيص تشغيل ساري المفعول من دولة عضو بالاتحاد الأوروبي طبقاً لقانون الاتحاد الأوروبي، أو
- (2) إذا لم تمارس الرقابة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي، أو لم يتم الاحتفاظ بها من قبل دولة عضو في الاتحاد الأوروبي المسنولة عن إصدار شهادة المشغل الجوي لذات المؤسسة، أو إذا لم تكن سلطات الطيران المعنية محددة بوضوح في التعيين ، أو
- (3) إذا لم تكن مؤسسة النقل الجوي مملوكة بصورة مباشرة أو من خلال ملكية الأغلبية، أو لم تكن الرقابة التنظيمية الفعلية عليها بيد دولة عضو في الاتحاد الأوروبي ، أو دولة عضو في الاتحاد الأوروبي للتجارة الحرة ، و / أو مواطني هذه الدول .

(ج) في حال أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحتفظ بالمعايير ولا يديرها كما هو منصوص عليها في المادة (9) (السلامة الجوية) والمادة (10) (أمن الطيران) من هذه الاتفاقية.

(د) في حال أن مؤسسة النقل الجوي لا تمتثل للقوانين والأنظمة المشار إليها في المادة (7) (تطبيق القوانين والأنظمة) من هذه الاتفاقية.

2- ما لم يكن اتخاذ إجراء فوري لإلغاء ، وإيقاف أو فرض الشروط المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة ضرورياً لمنع حدوث انتهاكات أخرى للقوانين أو الأنظمة ، فلا تمارس هذه الحقوق إلا بعد التشاور مع سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر ، وذلك وفقاً للمادة 17 (المشاورات) بهذه الاتفاقية .

3- في حال اتخاذ أحد الطرفين المتعاقدين إجراء أحادي وفق ما هو منصوص عليه بهذه المادة ، فبته يجب أن لا تتأثر حقوق الطرف المتعاقد الآخر المنصوص عليها بالمادة 18 (تسوية المنازعات) .

المادة (5)

المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المتفق عليها

- 1- يجب أن تتاح لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كلا الطرفين المتعاقدين فرص متكافئة لتشغيل الخدمات المتفق عليها بالطرق المبينة .
- 2- على كل طرف متعاقد اتخاذ جميع الإجراءات المناسبة في نطاق صلاحياته للقضاء على جميع أشكال التمييز والممارسات الغير تنافسية أو الأفعال السلبية عند ممارسة الحقوق أو الاستحقاقات المنصوص عليها في هذه الاتفاقية .
- 3- يجب أن تخضع السعة الواجب تقديمها ، بما في ذلك عدد الرحلات ونوع الطائرة التي ستستخدمها مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كلا الطرفين المتعاقدين على الخدمات المتفق عليها للموافقة من قبل سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين .
- 4- في حال وقوع خلاف بين الطرفين المتعاقدين بشأن المسائل المشار إليها في الفقرة (3) أعلاه ، فيجب تسويته طبقاً لأحكام المادة 18 (تسوية المنازعات) من هذه الاتفاقية. ولحين التوصل إلى اتفاق، يجب أن تظل السعة المقدمة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية دون تغيير.

المادة (6)

الرسوم الجمركية وغيرها من الرسوم

- 1- يعفي كل طرف متعاقد مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر من قيود الاستيراد، والرسوم الجمركية، والضرائب المباشرة والغير مباشرة، ورسوم التفتيش، وجميع الرسوم الوطنية الأخرى و/ أو الرسوم المحلية، والأجور على الطائرات ، وكذلك المعدات للعادية لذات المؤسسة ، والوقود، وزيت التشحيم، ومعدات الصيانة، والعدد الخاصة بالطائرة، ومؤن الاستهلاك الفنية ، وقطع الغيار ، بما في ذلك المحركات، وخزير الطائرة، بما فيها دون حصر المواد الأخرى مثل الأطعمة ، والمشروبات، والتبغ، والمنتجات الأخرى المعدة للبيع ، أو التي يستخدمها الركاب أثناء الرحلة ، والمواد الأخرى المقصّر استخدامها في التشغيل ، أو في ما يتعلق بتقديم الخدمة على متن الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة التي تشغل الخدمات المتفق عليها، وكذلك مخزون التذاكر المطبوعة، وقوائم الشحن الجوي ، وأية مواد مطبوعة تحمل شعار مؤسسة النقل الجوي المعينة ، والمواد الدعائية والترويجية التي توزع مجاناً من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة.
- 2- تطبيق الإعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على المواد المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة، والتي :
- (أ) ادخلت إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو بالنيابة عنها .
- (ب) استُقبلت على متن الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين منذ لحظة وصولها وحتى وقت مغادرتها لإقليم الطرف المتعاقد الآخر و/أو التي استهلكت خلال الرحلة المقامة فوق ذلك الإقليم.
- (ج) نقلت على متن الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر بقصد استخدامها في تشغيل الخدمات المتفق عليها، سواء كانت أو لم تكن هذه المواد قد استخدمت أو استهلكت كلياً أو استخدم جزء منها في إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بمنح الإعفاء، شريطة عدم انتقال ملكية هذه المواد في إقليم الطرف المتعاقد المذكور .

3- يجوز تفريغ معدات الطيران العادية المحمولة جواً، وكذلك المواد والإمدادات وخزين الطائفة الذي يحتفظ به عادةً على متن الطائرة المستخدمة بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وذلك بموافقة السلطات الجمركية التابعة لذلك الطرف المتعاقد الآخر. وفي هذه الحالة، فإن هذه المعدات والمواد، يجب أن يشملها الإعفاء المنصوص عليه في الفقرة (1) من هذه المادة ويشترط أن توضع ذات المعدات والمواد تحت إشراف السلطات المذكورة لحين وقت إعادة تصديرها أو التصرف فيها بشكل آخر طبقاً لأنظمة الجمارك.

4- يجب أن تكون الإعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة سارية أيضاً في الحالات التي تكون فيها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين قد دخلت في ترتيبات مع مؤسسات نقل جوي أخرى بشأن إعاره أو تحويل المعدات العادية والمواد الأخرى المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تتمتع مؤسسات النقل الجوي الأخرى بنفس الإعفاءات من ذات الطرف المتعاقد الآخر.

5- ليس في هذه الاتفاقية ما يمنع المجر من فرض أي ضرائب، ورسوم، وأجور أو فرائض على أسس غير تمييزية على الوقود الذي يتم التزود به في إقليمها لاستخدام طائفة تابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين، والتي تشغلها بين نقطة في إقليم المجر ونقطة أخرى في إقليم المجر، أو في إقليم دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي.

المادة (7) تطبيق القوانين والأنظمة

- 1- يجب أن تطبق قوانين وأنظمة وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين والتي تحكم دخول وخروج الطائرات المرتبطة بعمليات ملاحية جوية دولية من وإلى إقليمه أو البقاء فيه ، أو عند تشغيل وطيران مثل هذه الطائرات عندما تكون في نطاق إقليمه على الطائرات التي تشغل من قبل مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر دون تمييز بسبب الجنسية ، وذلك بقدر ما يتم تطبيقها على مواطنيه، ويجب على هذه الطائرات الامتثال لهذه القوانين عند دخولها أو مغادرتها وأثناء تواجدها في نطاق إقليم ذلك للطرف المتعاقد.
- 2- يجب إن تطبق قوانين وأنظمة وإجراءات أحد الطرفين المتعاقدين بشأن دخول الركاب والأمتعة والطاقم والبيضات التي تنقل على متن الطائرات إلى إقليمه ومكوناتها فيه ومغادرتها له ، بمثل تلك الأنظمة المتعلقة بالدخول والتخليص وأمن الطيران والهجرة والجوازات والجمارك والعملة والحجر الصحي والتدابير الصحية ، أو في حالة نقل البريد ، فتطبق عليه القوانين والأنظمة البريدية، كما يجب الامتثال لهذه القوانين من قبل الركاب والطاقم والبيضات عند دخولها أو مغادرتها وأثناء تواجدها في إقليم الطرف المتعاقد الأول سواء بواسطة تلك الطائرات أو نيابة عنها .
- 3- لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يفضل مؤسسته الجوية أو أي مؤسسات نقل جوي أخرى على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند تطبيق القوانين والأنظمة المنصوص عليها في هذه المادة.

المادة (8)

شهادات صلاحية وكفاءة الطيران

- 1- إن شهادات صلاحية الطيران، وشهادات الكفاءة والرخص الصادرة، أو المعتمدة وفقاً لقوانين وأنظمة أي طرف متعاقد، بما فيها القوانين الخاصة بجمهورية المجر، وقوانين وأنظمة الاتحاد الأوروبي، والشهادات السارية، يجب الاعتراف بها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لأجل تشغيل الخدمات المتفق عليها، شريطة أن تكون المتطلبات التي صدرت، أو اعتمدت بموجبها هذه الشهادات أو الرخص، تكون دائماً معادلة أو تفوق المعايير الدنيا المقررة بموجب معاهدة شيكاغو.
- 2- ومع ذلك، يحتفظ كل طرف متعاقد بحق رفض الاعتراف بشهادات الكفاءة والرخص التي تمنح لمواطنيه من قبل للطرف المتعاقد الآخر، لغرض الطيران فوق إقليمه أو الهبوط فيه.
- 3- إذا كانت الامتيازات أو الشروط الخاصة بالحصول على الرخص أو الشهادات الصادرة، أو التي تعتبر نافذة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين تختلف كلياً عن المعايير المقررة بموجب معاهدة شيكاغو، سواء تم إيداع هذا الاختلاف أو لم يتم إيداعه لدى منظمة الطيران المدني الدولي، فإنه يجوز لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، وبدون المساس بحقوق الطرف المتعاقد الأول بموجب الفقرة (2) من المادة 9 (السلامة الجوية) من هذه الاتفاقية، أن تطلب التشاور مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة 17 (المشاورات)، وذلك لأجل التوصل إلى القناعة الشخصية بأن الممارسة المعنية مقبولة لديهم. وفي حال عدم التوصل إلى اتفاق، فيعتبر ذلك مبرراً لتطبيق المادة 4 (رفض، وإلغاء، وتعليق أو الحد من ترخيص التشغيل) من هذه الاتفاقية.

المادة (9) السلامة الجوية

- 1- يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت عقد مشاورات بشأن معايير السلامة التي اعتمدها الطرف المتعاقد الآخر في أي مجال يتعلق بطاقتهم الطائرة، أو الطائرة نفسها، أو بتشغيلها من قبل الطرف المتعاقد الآخر. ويجب أن تعقد هذه المشاورات خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ ذلك الطلب.
 - 2- إذا وجد أحد الطرفين المتعاقدين، وبعد هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحتفظ بمعايير السلامة، ولا يطبقها بصورة فعالة في أي من هذه المجالات بما يتطابق على الأقل مع الحد الأدنى من المعايير المقررة في ذلك الوقت بموجب معاهدة شيكاغو، فيجب على الطرف المتعاقد الأول أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر بهذه الاستنتاجات والخطوات التي يراها ضرورية بما يتفق مع الحد الأدنى للمعايير، ويجب على الطرف المتعاقد الآخر أن يتخذ الإجراءات التصحيحية المناسبة. وإذا لم يتخذ الطرف المتعاقد الآخر الإجراءات المناسبة خلال خمسة عشر (15) يوماً أو خلال مدة أطول يتفق عليها، فإن ذلك يشكل أساساً لتطبيق المادة 4 (رفض، وإلغاء، وتعليق أو الحد من ترخيص التشغيل) من هذه الاتفاقية.
 - 3- من المتفق عليه أن أي طائرة تشغل من قبل مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين على خدمات من أو إلى إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر، فإنه يجوز أثناء وجودها في إقليم الطرف الآخر أن تخضع للفحص من قبل الممثلين المرخص لهم من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك فيما يتعلق بدخول الطائرة وحولها للتأكد من سريان مفعول وثائق وشهادات الطائرة والطاقم والحالة الظاهرية للطائرة ومعداتاتها، (والذي يسمى في هذه المادة بـ "الفحص الميداني")، شريطة أن لا يسبب ذلك لها تأخير غير مبرر.
 - 4- إذا أدت أي من الفحوصات الميدانية أو سلسلة الفحوصات الميدانية إلى أي مما يأتي:
- (أ) قلق جدي من أن الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يستوفي الحد الأدنى من المعايير المطبقة في ذلك الوقت بموجب معاهدة شيكاغو، أو

(ب) قلق جدي لوجود قصور في المحافظة على معايير السلامة وتطبيقها بصورة فعالة على النحو المقرر في ذلك الوقت بموجب معاهدة شيكاغو:

فإن للطرف المتعاقد الذي يجري الفحص لأغراض المادة (33) من معاهدة شيكاغو الحرية بأن يستنتج أن متطلبات الشهادة أو الرخص الخاصة بتلك الطائرة أو طاقمها، أو المتطلبات التي صدرت، أو أصبحت سارية بناءً عليها، أو أن المتطلبات التي تم بناءً عليها تشغيل الطائرة، ليست مساوية أو لا تفوق المعايير الدنيا الموضوعية بموجب معاهدة شيكاغو

5- في حالة رفض ممثل مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين السماح بإجراء الفحص الميداني للطائرة التي تشغيلها ذات المؤسسة بموجب الفقرة (3) من هذه المادة، فإن للطرف المتعاقد الآخر الحرية في أن يستنتج وجود قلق جدي من النوع المشار إليه في الفقرة 4 من هذه المادة، وأن يستخلص النتائج المشار إليها في ذات الفقرة.

6- يحتفظ أي طرف متعاقد بالحق في توقيف أو تغيير ترخيص التشغيل لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر فوراً في حال استنتج الطرف المتعاقد الأول سواء نتيجة الفحص الميداني، أو سلسلة الفحوصات الميدانية، أو عدم السماح بإجراء الفحص الميداني، أو نتيجة المشاورات، أو خلاف ذلك، أن اتخاذ إجراء فوري ضروري لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.

7- يجب إيقاف أي إجراء اتخذ من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً لأحكام الفقرتين (2) أو (6) من هذه المادة، متى ما زالت الأسباب التي أدت إلى اتخاذه.

8- إذا عينت المجر مؤسسة نقل جوي تمارس وتحتفظ دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي بالسيطرة التنظيمية الفعلية عليها، فإن حقوق الطرف المتعاقد الآخر بموجب هذه المادة، يجب أن تطبق بصورة متساوية، وذلك فيما يتعلق باعتماد وممارسة، أو الاحتفاظ بمعايير السلامة المطبقة من قبل تلك الدولة العضو بالاتحاد الأوروبي، وكذلك فيما يتعلق بترخيص تشغيل تلك المؤسسة.

المادة (10)

أمن الطيران

- 1- تمثيا مع حقوقهما والتزامتهما بموجب القانون الدولي، يؤكد كل طرف متعاقد أن التزامه تجاه الطرف المتعاقد الآخر بحماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية .
- 2- إن تأمين السلامة للطائرات المدنية ، وركابها ، وأطقمها يعتبر شرطاً أساسياً لتشغيل الخدمات الجوية الدولية ، ولذلك يجب على الطرفين المتعاقدان للتأكيد على التزام كل منهما تجاه الآخر لتقديم الحماية لأمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع (وبالأخص التزامهما بأحكام معاهدة شيكاغو وملاحقها ، واتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات ، الموقعة في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963 ، واتفاقية قمع الاسنيلاء غير المشروع على الطائرات ، الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970 ، واتفاقية قمع الأفعال التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني ، الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971 ، والبروتوكول المكمل لها بشأن قمع الأفعال غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقع في مونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988) والتي تشكل جزء لا يتجزأ من هذه الاتفاقية.
- 3- على الطرفين المتعاقدان أن يطلب كل منهما من مشغلي الطائرات المسجلة لديهما، أو المشغلين الذين يكون مركز عملهم الرئيسي، أو محل إقامتهم الدائمة في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين، أو بالنسبة للمجر ، فإن ذلك ينطبق على مشغلي الطائرات التي تم تأسيسها في إقليمها بموجب معاهدة الاتحاد الأوروبي ، والتي حصلت على تراخيص تشغيل سارية المفعول وفقاً لقانون الاتحاد الأوروبي، وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما أن يتصرفوا وفقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة.
- 4- يقدم الطرفين المتعاقدان عند الطلب كل المساعدة 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.

- 5- علاوة على ذلك ، فإنه يجب على الطرفين المتعاقدين أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما أو المشغلين الذين يكون مركز عملهم الرئيسي أو محل إقامتهم الدائمة في إقليميهما ، ومشغلي المطارات في إقليميهما بالتصرف وفقاً لأحكام أمن الطيران بحسب ما هو مطبق على الطرفين المتعاقدين.
- 6- يوافق كل طرف متعاقد على أن مشغلي الطائرات التابعين له يتوجب عليهم مراعاة أحكام أمن الطيران التي يتطلبها الطرف المتعاقد الآخر من أجل التواجد في إقليمه أو مغادرته ، وذلك بما يتطابق مع القنون الساري في تلك للدولة، بما فيها القوانين الخاصة بالمجر وقنون الاتحاد الأوروبي.
- 7- يجب على كل طرف متعاقد التأكيد من التطبيق الفعال للتدابير المعمول بها في إقليمه من أجل حماية الطائرات ، وفحص الركاب بشكل أمن، والطاقم ، والمواد المنقولة باليد ، وأن يجري الفحوصات الأمنية المناسبة على الأمتعة، والبضائع وخزين الطائرة قبل صعود الركاب أو عند التحميل. ويوافق كل طرف متعاقد على إعطاء أهمية إيجابية لأي طلب من قبل الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ الإجراءات الأمنية الخاصة المعقولة لمواجهة تهديد معين.
- 8- حين يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع ضد الطائرات المدنية، أو أية أفعال غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات ، وركابها ، وطواقمها ، أو المطارات وتجهيزات الملاحة الجوية ، فإنه يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات ، وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تستهدف إنهاء الواقعة أو وضع حد للتهديد بها بأسرع وقت ممكن ، وذلك بقدر الحد الأدنى من المخاطر في الأرواح لمتل هذه الواقعة أو التهديد.
- 9- على كل طرف متعاقد اتخاذ مثل تلك التدابير بحسب ما يراها مناسبة عملياً لضمان عدم خضوع أي طائرة تابعة للطرف المتعاقد الآخر في إقليمه لأفعال الاستيلاء غير المشروع أو غيرها من أفعال التدخل غير المشروع، ما لم تكن مغادرة ذات الطائرة ضرورياً لحماية أرواح ركابها وطاقمها.

10- إذا توافر لدى أي طرف متعاقد أسباباً معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد خرج عن أحكام هذه المادة، فإنه يجوز لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الأول طلب إجراء مشاورات فوراً مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر. وإذا فشل في التوصل إلى اتفاق مرضٍ خلال (15) يوم من تاريخ هذا الطلب، فيكون ذلك سبباً لتطبيق الفقرة (1) من المادة 4 (رفض، وإلغاء، وتعليق، أو الحد من ترخيص التشغيل) من هذه الاتفاقية. ويجوز للطرف المتعاقد في حالة الطوارئ اتخاذ أي إجراء مؤقت وفقاً للفقرة (1) من المادة 4 (رفض، وإلغاء، وتعليق، أو الحد من ترخيص التشغيل) قبل انقضاء فترة الـ (15) يوماً المذكورة أعلاه. ويجب وقف أي إجراء يتم اتخاذه في حال التزام الطرف المتعاقد الآخر بأحكام الأمن الواردة في هذه المادة.

المادة (11)

أجور الاستخدام

- 1- يجب على كل طرف متعاقد أن يبذل قصارى جهده ليضمن بأن رسوم أجور الاستخدام المفروضة أو المقرر فرضها من قبل السلطات المعنية بفرض الرسوم على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر لاستخدام المطارات وتجهيزات الطيران الأخرى مبررة ومعقولة . ويجب أن تستند هذه الرسوم على مبادئ اقتصادية ، ويجب أن لا تكون أعلى من تلك الأجر التي تدفعها مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبله لاستخدام مثل هذه الخدمات.
- 2- لا يجوز لأي طرف متعاقد إعطاء مزايا تفضيلية بالنسبة لأجور الاستخدام لمؤسسات النقل الجوي التابعة له أو لأية مؤسسات نقل جوي أخرى تعمل في خدمات جوية مماثلة، ويجب أن لا يفرض أو يسمح بأن تفرض على مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أجر استخدام أعلى من تلك المفروضة على مؤسسات النقل الجوي التابعة له ، التي تشغل خدمات جوية مماثلة وتستخدم طائرات مماثلة وتجهيزات وخدمات مشتركة.
- 3- يشجع كل طرف متعاقد للتشاور بشأن أجور الاستخدام بين السلطات المعنية بفرض الرسوم التابعة له ومؤسسات النقل الجوي التي تستفيد من الخدمات والتسهيلات ، كما يعطى أولئك المستخدمين الإخطار المعقول عندما يكون ذلك ممكناً بشأن أي اقتراح لإجراء التغييرات في أجور الاستخدام مع تزويدهم بالمعلومات والبيانات ذات العلاقة ، بغية تمكينهم من الإعراب عن وجهات نظرهم قبل إدراج أو تعديل تلك الأجر .

المادة (12) الأنشطة التجارية

- 1- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد أن تؤسس مكاتب لها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لغرض الترويج لخدمات النقل الجوي ، وبيع منتجات النقل الجوي ، وكذلك المنتجات المساندة الأخرى، والتسهيلات المطلوبة لتقديم خدمات النقل الجوي.
- 2- أن تستقدم إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر وأن تستبقي فيه أشخاص غير مواطنين لتأدية الأعمال الإدارية والتجارية والفنية والتشغيلية، والأعمال الخاصة بالمبيعات، وغيرهم من الأشخاص والممثلين الآخرين بحسب طلبها ، وذلك فيما يتعلق بتقديم خدمات النقل الجوي.
- 3- يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة ، اختيار الممثلين و الموظفين المشار إليهم في الفقرة (2) من هذه المادة من أي جنسية ، أو الاستعانة بخدمات أي مؤسسة نقل جوي أخرى ، وأي منظمة أو شركة تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بحيث تكون مرخصة لأداء مثل هذه الخدمات في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.
- 4- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد المشاركة بحسب رغبتها في بيع الخدمات الجوية والمنتجات المساندة ومنتجات التسهيلات المرتبطة بأنشطتها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر سواء بصورة مباشرة أو من خلال وكلاء، ولهذا الغرض يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة استخدام وثائق النقل الخاصة بها . ويجب أن يكون لكل مؤسسة نقل جوي معينة من قبل كل طرف متعاقد الحق في بيع تلك المنتجات ، ويكون لأي شخص الحرية في شراء تلك المنتجات ، والمنتجات المساندة ، والمنتجات المرتبطة بأنشطة ذات المؤسسة بالعملة المحلية ، أو أية عملة أخرى تكون قابلة للتحويل الحر
- 5- يجب أن يكون لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل احد الطرفين المتعاقدين الحق في دفع المصروفات المحلية المترتبة عليها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة المحلية ، أو شريطة أن يكون ذلك مطابقاً للأنظمة السارية لديه ، وبالعملات القابلة للتحويل الحر.

6- يجب أن تمارس كل الأنشطة المذكورة أعلاه وفقاً للقوانين والأنظمة السارية في إقليم للطرف المتعاقد الآخر.

7- عند تشغيل أو إقامة الخدمات على الطرق المبينة ، فإنه يجوز لأي مؤسسة نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين أن تدخل في ترتيبات رموز الرحلات المشتركة ، وحجز حيز من المقاعد على الطائرة مع:

أ- مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لنفس الطرف المتعاقد ،

ب- مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر،

ج- مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لطرف ثالث. وفي حال لم يبرخص هذا الطرف الثالث ؛ أو لم يسمح بالاتفاق على ترتيبات مماثلة بين مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر ومؤسسات النقل الجوي الأخرى لتقديم الخدمات إلى ومن عبر ذلك البلد الثالث، فسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد المعني الحق في أن لا تقبل بمثل هذه الترتيبات.

8- ومع ذلك، فإن الأحكام الواردة أعلاه بشأن مشاركة الطرف الثالث في ترتيبات الرمز المشترك للرحلات تقتضي بأن تكون مؤسسات النقل الجوي المشاركة في مثل هذه الترتيبات خاضعة لما يلي :

أ- حيازة تلك المؤسسات للموافقة اللازمة من سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين ، وأن تستوفي مؤسسات النقل الجوي المعنية المتطلبات المطبقة من قبل تلك السلطات .

ب- أن تزود ذات المؤسسات جمهور المستهلكين بالمعلومات اللازمة لترتيبات الرمز المشترك والترتيبات الخاصة لحجز حيز من المقاعد على الطائرة مع المؤسسة الأخرى المشاركة معها .

ج- أن يبلغ مشتري التذاكر في نقطة البيع بالنسبة لأي تذكرة تباع باسم مؤسسة النقل الجوي التي ستقوم بتشغيل أي قطاع ستجري عليه الخدمة .

المادة (13) تحويل الإيرادات

- 1- على كل طرف متعاقد منح مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر الحق في أن تحول بحرية الإيرادات التي تتجاوز فائض المقبوضات على النفقات التي حصلت عليها تلك المؤسسات في إقليمه ، وذلك نظير بيع خدمات النقل الجوي، وبيع المنتجات والخدمات المساندة الأخرى ، وكذلك الفوائد التجارية التي تحققت لقاء هذه الإيرادات (بما في ذلك الفوائد المكتسبة على الودائع قيد التحويل) ، ويجب أن تتم هذه التحويلات بأي عملة قابلة للتبديل وفقاً لأنظمة الصرف الأجنبي المعمول بها من قبل الطرف المتعاقد في الإقليم الذي تحققت فيه هذه الإيرادات . ويكون هذا التحويل على أساس أسعار الصرف الرسمية أو عندما لا يكون هناك أسعار صرف رسمية ، فإنه يجب أن تكون هذه التحويلات سارية وفق أسعار السوق المساندة على الصرف الأجنبي للمدفوعات الجارية .
- 2- في حال وجود اتفاق خاص بين الطرفين المتعاقدين بشأن تجنب الازدواج الضريبي، أو في حال وجود اتفاق خاص يحكم عملية تحويل الإيرادات بين الطرفين المتعاقدين، فوجب أن يسود هذا الاتفاق .

المادة (14) جداول المواعيد

يجب على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين أن تقدم لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر خلال مدة لا تزيد عن ثلاثين يوماً قبل البدء بالخدمات المتفق عليها على الطرق المبينة في جدول الطرق ، جداول مواعيد الرحلات . ويجب أن يطبق ذلك أيضاً على التغييرات اللاحقة. وفي حالات خاصة، يجوز تقليص هذه المدة بموافقة السلطات المذكورة .

المادة (15) التعرفة

- 1- يجب على كل طرف متعاقد السماح بالتعرفة على الخدمات الجوية الموضوعه من قبل كل مؤسسة نقل جوي معينة ، وذلك استناداً إلى الاعتبارات التجارية في موقع السوق . ولا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من مؤسسات النقل الجوي التابعة له بأن تتشاور مع مؤسسات النقل الجوي الأخرى بخصوص التعرفة التي تفرضها أو تقترح فرضها على الخدمات التي تشملها هذه الاتفاقية.
- 2- لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يسمح بفرض تعرفه أو يقترح فرضها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين إذا كانت تلك التعرفة :
 - أ- مفرطة في الارتفاع بسبب سوء سيطرة مركز مهين في السوق . أو
 - ب- يشكل طلب التعرفة سلوكاً غير تنافسي مما يكون أو يحتمل أن يكون له على نحو واضح تأثيراً يمنع بموجبه أو يقيد أو ينحرف عن المنافسة أو يقصي المتنافسين من الطريق الجوي .
- 3- لكل طرف متعاقد أن يطلب بأن يُخطر أو تودع لديه التعرفة المقترحة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض النقل من وإلى إقليمه . ويجوز طلب هذا الإيداع أو الإخطار قبل ثلاثين يوماً من التاريخ المقترح لتقديمها . ويجوز في حالات خاصة تقليص هذه المدة .
- 4- يحق لأي طرف متعاقد أن يوافق أو يرفض تعرفه النقل باتجاه واحد أو في الاتجاهين بين إقليمي الطرفين المتعاقدين بدءاً من إقليمه .
- 5- إذا اعتقد أي من الطرفين المتعاقدين بأن تعرفه النقل تقع ضمن الفئات الموضحة بالفقرة (2) أعلاه . فعليه أن يعطي الطرف المتعاقد الآخر إخطاراً بعدم الرضا في غضون خمسة عشرة (15) يوماً من تاريخ الإخطار أو إيداع التعرفة . ويجوز له أن يتخذ إجراءات التشاور المنصوص عليها في الفقرة 6 أدناه .

- 6- يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب التشاور بشأن أية تعرفه تفرضها مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين مقابل الخدمات التي تغطيها هذه الاتفاقية . بما في ذلك التعرّف التي أصبحت موضوعاً لأخطار عدم الرضا . ويجب أن تعقد هذه المشاورات في مدة لا تتجاوز ثلاثين (30) يوماً بعد استلام الطلب . ويجب أن يتعاون الطرفان المتعاقدان في تأمين المعلومات الضرورية لإيجاد حل معقول لهذه الأمور . وإذا توصلوا إلى اتفاق فيما يتعلق بالتعرّف التي تم الإخطار بشأنها . فعليهما أن يبذرا قصارى جهودهما لوضع هذا الاتفاق موضع التنفيذ ، وإذا لم يتوصلا إلى أي اتفاق فلن قرار الطرف الذي ينشأ منه النقل يجب أن يسود.
- 7- يجب أن تبقى التعرّف الموضوعة طبقاً لأحكام هذه المادة سارية ، لحين سحبها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية ، أو لحين الموافقة على تعرفه جديدة .

المادة (16)**تبادل المعلومات**

1- بناء على طلب سلطات الطيران التابعة لأي طرف متعاقد، فإنه يجب على كل من سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين أن تتبادل المعلومات في أسرع وقت ممكن بشأن التراخيص للممنوحة لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكل منهما لتقديم الخدمات الناشئة من خلال وعبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر. ويجب أن يحوي هذا التبادل نسخ من الشهادات والتراخيص الحالية الخاصة بتقديم الخدمات على الطرق المقترحة ، بضمنها التعديلات أو قرارات الإلغاء.

2- يجب على سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تقدم لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بناءً على طلبها، النوريات أو قوائم الإحصائيات الأخرى المتعلقة بالحركة المنقولة من أو التي يتم إنزالها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، وذلك بحسب ما يتطلبه الأمر بالشكل المعقول.

المادة (17) المشاورات

- 1- انطلاقاً من روح التعاون الوثيق، تتشاور سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين مع بعضها البعض من وقت لآخر بهدف التأكد من التطبيق المرضي والامتثال لأحكام هذه الاتفاقية ، ويجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت طلب إجراء مشاورات لتنفيذ أو تفسير أو تطبيق أو تعديل هذه الاتفاقية.
- 2- باستثناء ما هو منصوص عليه في المواد 4 (رفض وإلغاء وتعليق أو الحد من ترخيص التشغيل) و 9 (السلامة الجوية) و10 (لمن الطيران) و15 (التعرفة) من هذه الاتفاقية ، فإن هذه المشاورات التي يمكن أن تكون من خلال التباحث أو المراسلات يجب أن تبدأ خلال فترة سنتين (60) يوماً من تاريخ استلام هذا الطلب ، وذلك ما لم يتفق كلا الطرفين المتعاقدين على خلاف ذلك.

المادة (18) تسوية المنازعات

- 1- إذا نشأ أي نزاع بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، فبئها يسعيان إلى تسويته في المقام الأول عن طريق المفاوضات .
- 2- إذا أخفق الطرفان المتعاقدان في التوصل إلى تسوية النزاع من خلال المفاوضات، فيجوز لهما الاتفاق على إحالته لشخص أو هيئة لاتخاذ القرار، فإذا لم يتوصلا إلى اتفاق مرضي، يحال النزاع بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين للفصل فيه من قبل هيئة تحكيم مكونة من ثلاثة (3) محكمين، يعين كل طرف متعاقد محكماً واحداً (1) ، ويعين المحكم الثالث من قبل المحكمين الاثنين (2) اللذين تم تعيينهما. ويجب أن يعين كل من الطرفين المتعاقدين محكماً له خلال مدة ستين (60) يوماً من تاريخ تلقي أي منهما طلباً من الطرف المتعاقد الآخر بذلك عبر القنوات الدبلوماسية لطلب التحكيم في النزاع عن طريق هيئة التحكيم، ويجب أن يعين المحكم الثالث خلال مدة محددة، وإذا لم يعين المحكم الثالث خلال أمددة المحددة ، فيجوز بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين أن يقوم رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بتعيين المحكم أو المحكمين حسبما يقتضيه الحال. وفي هذه الأحوال يجب أن يكون المحكم الثالث من مواطني دولة ثالثة وأن يتصرف كرئيس لهيئة التحكيم.
- 3- تحدد هيئة التحكيم حدود صلاحيتها وفقاً لهذه الاتفاقية ، وأن تضع الهيئة الإجراءات الخاصة بها.
- 4- يتعهد الطرفان المتعاقدان بالالتزام بأي قرار يصدر بموجب الفقرة (2) من هذه المادة. وإذا لم يلتزم كلا الطرفين المتعاقدين بهذه القرارات، يكون للطرف المتعاقد الآخر الأسباب التي تدفعه لتطبيق المادة 4 (رفض وإلغاء وتعليق أو الحد من ترخيص التشغيل) من هذه الاتفاقية.
- 5- يجب أن يتحمل الطرفان المتعاقدان مصاريف المحكمين الوطنيين . وكافة المصاريف الأخرى المتعلقة بهيئة التحكيم، بالإضافة إلى الرسوم والمصاريف المتعلقة بالمحكم الثالث مناصفة بالتساوي.

المادة (19)**تعديل الاتفاقية**

- 1- طبقاً لأحكام الفقرة (2) من هذه المادة، فإنه إذا رغب أي من الطرفين المتعاقدين في تعديل أي حكم من هذه الاتفاقية، فإن هذا التعديل يجب أن يكون متفق عليه وفقاً لأحكام المادة 17 (المشاورات). ويجب أن تدخل هذه التعديلات حيز النفاذ خلال ثلاثين (30) يوماً بعد تاريخ آخر إخطار لتبادل المذكرات الدبلوماسية بين الطرفين المتعاقدين التي تؤكد استيفاء المتطلبات الدستورية لكل منهما.
- 2- يجوز الاتفاق على أية تعديلات على ملاحق هذه الاتفاقية مباشرة بين سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين. ويجب أن تدخل هذه التعديلات حيز النفاذ من التاريخ الذي يتم فيه الاتفاق عليها.
- 3- يجب أن تعتبر هذه الاتفاقية في حال إجراء التغييرات الضرورية معدلة بما يتسق مع تلك الأحكام الخاصة بأية معاهدة دولية أو اتفاقية متعددة الأطراف قد تكون ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين.

المادة (20)**التسجيل**

يجب أن تقدم هذه الاتفاقية وأية تعديلات تطرأ عليها، بخلاف تلك التعديلات على الملاحق للتسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي من قبل الطرفين المتعاقدين.

المادة (21)**الإنهاء**

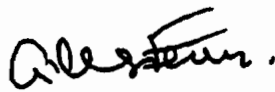
- 1- يجوز لأي طرف متعاقد، في أي وقت، أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر خطياً عبر القنوات الدبلوماسية بقراره إنهاء هذه الاتفاقية. ويجب أن يبلغ هذا الإخطار في ذات الوقت لمنظمة الطيران المدني الدولي. وفي هذه الحالة يجب إنهاء الاتفاقية بعد اثني عشر (12) شهراً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، ما لم يسحب إخطار الإنهاء قبل انتهاء هذه المدة بالاتفاق.
- 2- وفي حال عدم إقرار الطرف المتعاقد الآخر باستلام إخطار الإنهاء ، فيعتبر الإخطار مستملاً بعد أربعة عشر (14) يوماً من استلام منظمة الطيران المدني الدولي لذات الإخطار.

المادة (22)**الدخول حيز النفاذ**

تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ خلال ثلاثين (30) يوماً بعد تاريخ آخر إخطار يقدمه كل من الطرفين المتعاقدين للآخر عبر القنوات الدبلوماسية، والذي يفيد بموجبه استيفاء الإجراءات الدستورية لكل منهما.

وإشهاداً على ذلك، قام الموقعان أثناءه، والمفوضان بذلك من حكومتيهما بالتوقيع على هذه الاتفاقية من نسختين باللغات العربية، والمجرية، والإنجليزية، وجميع النصوص متساوية في الحجية، ويحتفظ كل طرف بنسخة أصلية واحدة من كل لغة للتنفيذ. وفي حالة وجود أي اختلاف في تفسير هذا الاتفاق يرجح النص الانجليزي .

حرر في مملكة البحرين في اليوم الحادي والعشرون من شهر يناير 2016 .



عن
حكومة المجر



عن
حكومة مملكة البحرين

ملحقجدول الطرق

1- الطرق التي ستشغلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل مملكة البحرين:

من	نقاط وسطية	إلى	نقاط فيما وراء
أية نقاط في البحرين	أية نقاط	أية نقاط في المجر	أية نقاط

2- الطرق التي ستشغلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل المجر:

من	نقاط وسطية	إلى	نقاط فيما وراء
أية نقاط في المجر	أية نقاط	أية نقاط في البحرين	أية نقاط

ملاحظات:

- 1- يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعلقين أن تحذف من على أي ، أو من على كل رحلاتها أي نقطة من النقاط الوسيطة ، أو النقاط الواقعة فيما وراء ، شريطة أن تكون الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق تبدأ ، أو تنتهي في نقطة من إقليم الطرف المتعاقد المعين لمؤسسات النقل الجوي،
- 2- يجب أن تكون ممارسة الحرية الخامسة على النقاط الوسيطة و/ أو النقاط التي فيما وراء المبينة خاضعة للاتفاق فيما بين كلتا سلطات الطيران أنفة الذكر .