اتفاقية
بين حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية
وحكومة مملكة البحرين
بشأن الخدمات الجوية

جدول المحتويات

المحتويات		الصفحة
	المقدمة	2
المادة 1	التعاريف	3/4
المادة 2	تطبيق معاهدة شيكاغو	4
المادة 3	منح الحقوق	5
المادة 4	التعيين وترخيص التشغيل	6
المادة 5	رفض أو إلغاء أو إيقاف ترخيص التشغيل	7
المادة 6	الإعفاء من الضرائب الجمركية وغيرها من الرسوم	8
المادة 7	التعرفة	9
المادة 8	السعة	9
المادة 9	تطبيق القوانين والأنظمة	10
المادة 10	الاعتراف بالشهادات والرخص	11
المادة 11	التأجير	12
المادة 12	المنافسة	13
المادة 13	سلامة الطيران	14/15
المادة 14	أمن الطيران	16/17
المادة 15	الأنشطة التجارية	18/19
المادة 16	تقديم الجداول الزمنية	20
المادة 17	توفير الإحصائيات	20
المادة 18	التلاؤم مع المعاهدة متعددة الأطراف	21
المادة 19	رسوم الاستخدام	21
المادة 20	حماية البيئة	21
المادة 21	التشاور والتعديل	22
المادة 22	تسوية المنازعات	23/24
المادة 23	الإنهاء	24
المادة 24	التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي	24
المادة 25	الدخول حيز النفاذ	25

اتفاقية

بين حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية

وحكومة مملكة البحرين

بشأن الخدمات الجوية

إن حكومة جمهورية البرازيل الاتحادية وحكومة مملكة البحرين ، المشار إليهما فيما بعد بـ "الطرفين" باعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في السابع من ديسمبر 1944;

ورغبةً منهما في تدشين نظام طيران دولي يقوم على المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي في السوق مع أدنى حد من التدخل الحكومي;

ورغبةً منهما في تسهيل التوسع في فرص الخدمات الجوية الدولية;

واعترافاً منهما بأن الخدمات الجوية الدولية الفعالة تعزز التجارة ومصالح المستهلكين والتنمية الاقتصادية;

ورغبةً منهما في تمكين مؤسسات النقل الجوي من أن تقدم للجمهور خيارات متنوعة من الخدمات الجوية، ورغبة منهما في تشجيع مؤسسات النقل الجوي منفردة بتطوير وتقديم أسعار متجددة وتنافسية;

ورغبةً منهما في ضمان أعلى درجات الأمن والسلامة للخدمات الجوية الدولية، وفي إعادة تأكيد قلقهما البالغ بشأن الأفعال والتهديدات التي ترتكب ضد سلامة الطائرات، وتلك التي تهدد أمن الأشخاص أو الممتلكات، وتلك التي تؤثر سلباً على تشغيل الخدمات الجوية، وتلك التي تضعف ثقة الجمهور في سلامة الطيران المدني.

فقد اتفقتا على ما يلي:

المادة (1)

تعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية، وما لم يقتض النص خلاف ذلك، فإن:

أ) مصطلح "معاهدة شيكاغو":

يقصد بها: معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944، بما في ذلك كافة الملاحق المعتمدة وفقاً للمادة (90) منها وأية تعديلات تطرأ عليها أو على ملاحقها بموجب المادتين (90) و(94أ) منها، وذلك إلى المدى الذي تكون تلك الملاحق والتعديلات الواردة عليها قد أصبحت واجبة التطبيق من قبل الطرفين المتعاقدين.

ب) مصطلح "سلطات الطيران":

يقصد بها: بالنسبة لحكومة جمهورية البرازيل الاتحادية هيئة الطيران المدني ممثلة في الوكالة الوطنية للطيران المدني ، وبالنسبة لحكومة مملكة البحرين شئون الطيران المدني ، أو في كلتا الحالتين أي هيئة أو شخص يكون مفوضاً للقيام بأي مهام تقوم بها حالياً السلطات المذكورة، أو أي مهام أخرى مماثلة لتلك المهام.

ج) مصطلح "الخدمات المتفق عليها":

يقصد بها: الخدمات الجوية الدولية المنتظمة على الطرق المحددة في جدول الطرق المتفق عليه من قبل سلطتي الطيران المدني التابعة لكلا الطرفين لنقل الركاب، الأمتعة، البضائع، والبريد.

د) مصطلح "مؤسسة النقل الجوي المعينة":

يقصد بها: أي مؤسسة نقل جوي، يتم تعيينها والترخيص لها طبقاً للمادة 4 (التعيين وترخيص التشغيل) من هذه الاتفاقية.

هـ) مصطلح "الطريق المحدد":

يقصد به: الطريق المحدد في جدول الطرق المتفق عليه من قبل سلطتي الطيران التابعة لكلا الطرفين.

و) مصطلح "السعة":

يقصد بها: بالنسبة للطائرة الحمولة المنقولة على متن الطائرة والمتاحة على الطريق أو على جزء من الطريق، وبالنسبة لـ "الخدمات المتفق عليها" يقصد بها: سعة الطائرة المستخدمة لتوفير مثل هذه الخدمة، مضروبة في عدد الرحلات التي تقوم بتشغيلها ذات الطائرة خلال فترة معينة على الطريق أو جزء منه.

ز) **مصطلح "الإقليم":**

يقصد به: المعنى المخصص والمحدد في المادة (2) من معاهدة شيكاغو، ويقصد بمصطلحات كل من "خدمة جوية"، و "خدمة جوية دولية"، و "مؤسسة النقل الجوي"، و"التوقف لغير أغراض النقل" المعاني المخصصة لها بالمادة (96) من معاهدة شيكاغو.

ح) **مصطلح "السعر":**

يقصد به: السعر الذي يدفع مقابل نقل الركاب والأمتعة والشحن والشروط التي بموجبها تطبق هذه الأسعار، بالإضافة إلى عمولة المصروفات والمكافآت الإضافية الأخرى للوكالة أو لبيع تذاكر السفر، باستثناء مكافآت وشروط نقل البريد.

ط) **مصطلح "الملحق":**

يقصد به: أي ملحق لهذه الاتفاقية، وتشكل الملاحق جزء لا يتجزأ من هذه الاتفاقية، وجميع الإشارات لهذه الاتفاقية تتضمن إشارات إلى تلك الملاحق ما لم يقتضي السياق خلاف ذلك.

ي) **مصطلحات "المعدات الأرضية":**

تكون لمصطلحات كل من "المعدات الأرضية"، و "خزين الطائرة"، و "قطع الغيار" المعاني المحددة لها في الملحق (9) من معاهدة شيكاغو.

ك) **مصطلح "رسوم الاستخدام":**

يقصد به الرسوم التي تفرض على مؤسسات النقل الجوي من قبل السلطة المختصة لتوفيرها مباني أو تسهيلات المطار أو التسهيلات المتعلقة بالملاحة الجوية أو أمن الطيران بما في ذلك الخدمات والتسهيلات الخاصة بالطائرة وملاحيها والركاب والبضائع.

المادة (2)

تطبيق معاهدة شيكاغو

تخضع أحكام هذه الاتفاقية لأحكام معاهدة شيكاغو بقدر ما تسري تلك الأحكام على الخدمات الجوية الدولية.

المادة (3)

منح الحقوق

1- يمنح كل طرف الطرف الآخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية، وذلك لغرض تشغيل الخدمات الجوية الدولية على الطرق المحددة في جدول الطرق، والمتفق عليه بشكل مشترك من قبل سلطات الطيران لكلا الطرفين.

2- طبقاً لأحكام هذه الاتفاقية، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف بالحقوق التالية:

أ- الطيران دون هبوط عبر إقليم الطرف الآخر.

ب- التوقف في إقليم الطرف الآخر لغير أغراض النقل.

ج- التوقف في النقاط المحددة بجدول الطرق والمتفق عليه بشكل مشترك من قبل سلطات الطيران لكلا الطرفين بغرض نقل وإنزال حركة دولية للمسافرين والأمتعة والشحن أو البريد بصورة مجتمعة أو منفردة، و

د- حقوق أخرى محددة في هذه الاتفاقية.

3- تتمتع أيضاً مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين، بخلاف تلك المعينة بموجب المادة 4 (التعيين وترخيص التشغيل) من هذه الاتفاقية بالحقوق المحددة في الفقرتين (أ) و (ب) من الفقرة (2) من هذه المادة.

4- لا يوجد بالفقرة (2) من هذه المادة ما يمنح مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين الحق بنقل المسافرين والبضائع والبريد بمقابل من نقطة في إقليم الطرف الآخر باتجاه نقطة أخرى في إقليم الطرف الآخر.

5- إذا لم تتمكن مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين من تشغيل خدمة ما على طريقها المعتاد بسبب نزاع مسلح أو كوارث طبيعية أو إضطربات سياسية أو نتيجة تطورات معرقلة، فعلى الطرف الآخر أن يبذل قصارى جهده لتسهيل استمرار تشغيل تلك الخدمة من خلال إعادة الترتيب المناسب لتلك الطرق.

المادة (4)

التعيين وترخيص التشغيل

1- يحق لأي من الطرفين أن يعين كتابةً لدى الطرف الآخر مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي لتشغيل الخدمات المتفق عليها، وذلك وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، وان يسحب أو يعدل هذا التعيين.

2- يتعين على أي من الطرفين عند تسلمه لهذا التعيين وطلب التشغيل من مؤسسة النقل الجوي المعينة بحسب الشكل والطريقة الموضحة لإصدار ترخيص التشغيل، أن يمنح ترخيص التشغيل اللازم، وذلك في نطاق أدنى حد من إجراءات التأخير، شريطة أن:

(أ)- تكون مؤسسة النقل الجوي المعينة قد انشئت ويقع مقر اعمالها الرئيسي في الطرف الذي عينها.

(ب)- تكون السيطرة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي بيد الطرف الذي عينها.

(ج) أن يلتزم الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي بالأحكام المنصوص عليها في المادة 13 (السلامة الجوية) والمادة 14 (أمن الطيران). و

(د) أن تكون مؤسسة النقل الجوي المعينة مستوفية للشروط المنصوص عليها في القوانين والأنظمة المطبقة عادة لتشغيل خدمات النقل الجوي الدولية من قبل الطرف المتلقي لطلب التعيين.

3- يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة عند استلامها لترخيص التشغيل وفقاً لما هو منصوص عليه بالفقرة (2) أعلاه، أن تبدأ في أي وقت بتشغيل الخدمات المتفق عليها شريطة التزامها بالأحكام ذات الصلة في هذه الاتفاقية.

المادة (5)

رفض أو إلغاء أو إيقاف ترخيص التشغيل

1- يحق لسلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين تعليق التراخيص المشار إليها في المادة 4 (التعيين وترخيص التشغيل) من هذه الاتفاقية، والممنوحة لمؤسسة النقل الجوي المعينة، ولذات السلطات الحق أيضاً في أن تلغي أو توقف أو تفرض شروط على هذه التراخيص بصفة مؤقتة أو دائمة، في الحالات التالية:

(أ) في حالة عدم تقديم مايثبت ان مؤسسة النقل الجوي قد انشئت او ان مركز اعمالها الرئيسي يقع في اقليم الطرف الذي عينها.

(ب) إخفاق الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي في الالتزام بأحكام المادة 13 (السلامة الجوية) والمادة 14 (أمن الطيران)، و

(ج) إخفاق مؤسسة النقل الجوي المعينة في استيفاء الشروط المنصوص عليها بموجب القوانين والأنظمة التي تطبق عادة لتشغيل خدمات النقل الجوي الدولي من قبل الطرف المتلقي لطلب التعيين.

2- ما لم يتطلب اتخاذ إجراء عاجل ضرورياً لمنع المزيد من الانتهاكات للقوانين والأنظمة المشار إليها أعلاه، أو ما لم تقتضي متطلبات السلامة أو الأمن اتخاذ إجراء وفقاً لأحكام المادة 13 (السلامة الجوية) و المادة 14 (أمن الطيران)، فيجب أن تكون الممارسة فقط للحقوق المنصوص عليها في الفقرة 1 من هذه المادة بعد التشاور بين سلطات الطيران، وذلك وفقاً لأحكام المادة 21 (التشاور والتعديل) من هذه الاتفاقية.

المادة (6)

الإعفاء من الضرائب الجمركية وغيرها من الرسوم

1- يجب أن تعفى الطائرات التي تشغل في الخدمات الجوية الدولية من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين، وكذلك معداتها العادية، ومؤن الوقود وزيوت التشحيم، وخزين الطائرة (بما في ذلك الأغذية والمشروبات والتبغ) التي تنقل على متنها، من كل الضرائب الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المشابهة التي تفرض عند الوصول لإقليم الطرف الآخر، شريطة أن تبقى هذه المعدات والمؤن على متن الطائرة إلى الوقت الذي يعاد فيه تصديرها أو تستهلك في جزء من الرحلة التي تتم فوق ذلك الإقليم.

2- يجب أن تعفى مؤن الوقود، وزيوت التشحيم، وقطع الغيار، والمعدات العادية، وخزين الطائرة التي يتم إدخالها إلى إقليم أحد الطرفين بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر، أو نيابة عنها أو التي تنقل على متن طائرة تشغل من قبل ذات المؤسسة المعينة، والمعدة لمجرد الاستخدام في تشغيل الخدمات الجوية الدولية، من جميع الضرائب الجمركية والرسوم والضرائب المفروضة في إقليم الطرف الأول، حتى لو استخدمت هذه المؤن في جزء من الرحلة التي تتم فوق إقليم الطرف الذي نقلت عبره ذات المؤن بواسطة الطائرة. ويجوز المطالبة بأن تبقى المواد المشار إليها أعلاه تحت إشراف الجمارك ورقابتها.

3- يجوز تفريغ المعدات العادية، وقطع الغيار، وخزين الطائرة، ومؤن الوقود، وزيوت التشحيم التي تبقى على متن طائرة تابعة لأي من الطرفين، في إقليم الطرف الآخر بعد موافقة سلطات الجمارك في ذلك الطرف، والتي يجوز لها أن تطلب بأن توضع هذه المواد تحت إشرافها إلى الوقت الذي يعاد فيه تصديرها، أو إلى أن يتم التخلص منها بأية طريقة وفقاً للأنظمة الجمركية.

4- يخضع المسافرين والبضائع والأمتعة التي تعبر مباشرة إقليم أحد الطرفين ولا تغادر منطقة المطار وتحتجز لهذا الغرض لرقابة مبسطة. وتعفى البضائع والأمتعة في العبور المباشر من الضرائب الجمركية وغيرها من الضرائب المشابهة.

5- تعفى من كل الضرائب الجمركية و / أو الضرائب الأخرى على أساس المعاملة بالمثل، المستندات الرسمية التي تحمل شعار مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي مثل بطاقات الأمتعة، وتذاكر السفر، وقوائم الشحن، وبطاقات صعود المسافرين، والجداول الزمنية، والأدوات المكتبية والأرضية، وأجهزة الاتصالات التي يتم إدخالها إلى إقليم أي من الطرفين للاستخدام الخاص من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر.

المادة (7)

التعرفة

1- تحدد التعرفة لتشغيل الخدمات الجوية بموجب هذه الاتفاقية بكل حرية بواسطة مؤسسات النقل الجوي، ولا يستلزم الموافقة عليها.

2- يجوز لأي من الطرفين أن يطلب من مؤسسات النقل الجوي المعينة إشعاره، أو أن تودع لدى سلطة الطيران التابعة له، التعرفة الموضوعة للنقل من وإلى إقليمه.

المادة (8)

السعة

1- يسمح كل من الطرفين لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبله بتحديد عدد الرحلات والسعة للنقل الجوي الدولي، والتي تقدم على أساس الاعتبارات التجارية للسوق.

2- لا يجوز لأي من الطرفين أن يحد بصورة انفرادية من حجم الحركة، أو عدد الرحلات، أو انتظام خدماتها، أو تخصيص طراز الطائرات التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر باستثناء ما تقتضيه أنظمة الجمارك، والأسباب الفنية أو التشغيلية أو البيئية في ظل اشتراطات موحدة بما يتفق مع أحكام المادة 15 من معاهدة شيكاغو.

المادة (9)

تطبيق القوانين والأنظمة

1- تسري قوانين وأنظمة أي من الطرفين التي تنظم دخول الطائرات العاملة في الملاحة الجوية الدولية إلى إقليمه أو مغادرتها له، أو عبورها له على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر.

2- تسري قوانين وأنظمة أي من الطرفين التي تنظم دخول المسافرين أو الطاقم أو الأمتعة أو البضائع أو البريد إلى إقليمه والإقامة فيه ومغادرته له، مثل الأنظمة المتعلقة بالدخول والخروج والهجرة والجمارك والصحة والحجر الصحي، على المسافرين أو الطاقم أو الأمتعة أو البضائع أو البريد، مما يتم حمله على طائرة تابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر، وذلك أثناء تواجدها في الإقليم المذكور.

3- لا يجوز لأي من الطرفين أن يمنح مؤسسة النقل الجوي التابعة له أي تفضيل على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر عند تطبيق القوانين والأنظمة المنصوص عليها في هذه المادة.

المادة (10)

الاعتراف بالشهادات والرخص

1- تعتبر شهادات الجدارة الجوية، وشهادات الأهلية، والرخص الصادرة أو المعتمدة من قبل أحد الطرفين، والتي تكون سارية المفعول معترفاً بها من قبل الطرف الآخر بغرض تشغيل الطرق والخدمات المبينة في هذه الاتفاقية، شريطة أن تكون المتطلبات التي صدرت أو اعتمدت بموجبها هذه الشهادات أو الرخص مساوية أو تفوق الحد الأدنى من المعايير المعتمدة أو التي قد تعتمد وفقاً لمعاهدة شيكاغو.

2- إذا كانت الامتيازات أو شروط التراخيص أو الشهادات المشار إليها في الفقرة (1) أعلاه، صادرة من سلطة الطيران التابعة لأحد الطرفين إلى أي شخص أو إلى مؤسسة النقل الجوي المعينة أو لطائرة تعمل في تشغيل الخدمات المتفق عليها، تختلف عن المعايير الدنيا المحددة بموجب معاهدة شيكاغو، وإذا تم إيداع مثل هذا الاختلاف إلى منظمة الطيران المدني الدولي، فيجوز للطرف الآخر أن يطلب إجراء مشاورات بين سلطتي الطيران التابعة لكلا الطرفين بغرض التوصل إلى اتفاق حول الممارسة محل الخلاف.

3- يحتفظ كل من الطرفين بحقه في رفض الاعتراف، لأغراض الطيران فوق إقليمه، بشهادات الكفاءة والرخص التي تمنح لمواطنيه أو التي تعتمد لهم من قبل الطرف الآخر أو أية دولة أخرى.

المادة (11)

التأجير

1- يجوز لأي من الطرفين أن يمنع استخدام الطائرة المستأجرة في الخدمات المقررة في هذه الاتفاقية عندما لا تتقيد هذه الطائرة بأحكام المادة 13 (سلامة الطيران) والمادة 14 (أمن الطيران).

2- وفقاً للفقرة (1) أعلاه، فإنه يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل من الطرفين أن تستخدم الطائرة المؤجرة من قبل مؤسسات نقل جوي أخرى، شريطة أن يحوز كل الأطراف المشاركين في هذه الترتيبات على الترخيص المناسب، وأن يستوفوا المتطلبات السارية على تلك الترتيبات.

3- وفقاً للفقرة (1) أعلاه، ووفقاً للقوانين واللوائح الداخلية للأطراف، فإنه يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل من الطرفين أن تستخدم الطائرة (أو الطائرات والأطقم) المؤجرة من قبل أية شركة، بما في ذلك مؤسسات النقل الجوي الأخرى، شريطة ألا يؤدي ذلك إلى قيام مؤسسة النقل الجوي المؤجرة بممارسة حق لحركة لم تحصل عليه.

المادة (12)

المنافسة

1- يجب على كلا الطرفين إعلام بعضهما البعض بناء على طلبهما بخصوص قوانين المنافسة، والسياسات والممارسات، وما يطرأ عليها من تغييرات أو أي أهداف معينة منها، والتي يمكن أن تؤثر على خدمات النقل الجوي بموجب هذه الاتفاقية، وان يتم تحديد السلطات المسئولة في كل طرف عن هذا التطبيق الخاص بالقوانين.

2- يقوم كلا الطرفين بإخطار بعضهما البعض كلما وجد انه قد يكون هناك عدم توافق بينهما في الأمور المتعلقة بتطبيق قوانين المنافسة وسياساتها وممارساتها وأهدافها، وما قد يتصل من أمور خاصة بهذه الاتفاقية.

3- بصرف النظر عن أي حكم مخالف، فإنه لا شيء في هذه الاتفاقية يقتضي ما يلي:

أ- المطالبة باتفاقيات أو تطبيقها بين المتعهدين، والقرارات الصادرة من قبل الجمعيات المتعاهدة للشروع في أو القيام بالممارسات المتضافرة التي تمنع أو تشوه المنافسة.

ب- ما يعزز الآثار المترتبة على أي اتفاق، أو قرار أو ممارسة منسقة من هذا القبيل، أو

ج- إعطاء المشغلين الاقتصاديين من القطاع الخاص مسئولية اتخاذ التدابير التي تمنع أو تشوه أو تقيد المنافسة.

المادة (13)

سلامة الطيران

1- لكل من الطرفين أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات بشأن معايير السلامة في أي مجال يتعلق بالطاقم الجوي أو الطائرات أو اعتماد تشغيلها من قبل الطرف الآخر. وتبدأ هذه المشاورات خلال ثلاثين (30) يوماً من ذلك الطلب.

2- إذا تبين لأحد الطرفين بعد إجراء المشاورات أن الطرف الآخر لا يحتفظ أو لا يدير بفعالية معايير السلامة في أي من تلك المجالات، والتي تكون مساوية على الأقل للحد الأدنى من المعايير المقررة في ذلك الوقت وفقاً لمعاهدة شيكاغو، فعلى الطرف الأول أن يخطر الطرف الآخر بما تبين له وبالخطوات التي يعتبرها لازمة للتوافق مع الحد الأدنى من المعايير، وعلى الطرف الآخر أن يتخذ الإجراء التصحيحي المناسب. ويعد إخفاق الطرف الآخر في اتخاذ الإجراء المناسب خلال خمسة عشر (15) يوماً أو خلال أية مدة أطول قد يتفق عليها أساساً لإيقاف ترخيص التشغيل.

3- على الرغم من الالتزامات المذكورة في المادة 33 من معاهدة شيكاغو، فإنه من المتفق عليه أن أية طائرة تشغل من قبل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين في خدمات من أو إلى إقليم دولة الطرف الآخر، فإنه يجوز أن تخضع للفحص من الداخل والخارج من قبل الممثلين المفوضين من قبل الطرف الآخر بغية التأكد من صحة وثائق الطائرة ورخص أفراد طاقمها، ومن الحالة الظاهرية للطائرة ومعداتها (ويسمى الفحص في هذه المادة بالفحص الميداني) شريطة ألا يؤدي ذلك لتأخير غير معقول لذات الطائرة.

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

أ- قلق جدي من عدم استيفاء الطائرة أو تشغيلها للحد الأدنى من المعايير المقررة في ذلك الوقت وفقاً لمعاهدة شيكاغو.

ب- قلق جدي من وجود تقصير في الصيانة الفعلية وفي الالتزام بمعايير السلامة المقررة في ذلك الوقت وفقاً لمعاهدة شيكاغو.

فإن للطرف الذي يجري الفحص، لأغراض المادة (33) من معاهدة شيكاغو، الحرية في أن يستنتج أن المتطلبات التي أصدرت أو اعتمدت بناءً عليها الشهادات أو الرخص الخاصة بالطائرة أو بطاقمها، أو أن المتطلبات التي تم تشغيل الطائرة بناءً عليها، لا تطابق أو تفوق الحد الأدنى من المعايير المقررة وفقاً لمعاهدة شيكاغو.

5- في حالة رفض ممثلي مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين، إجراء الفحص الميداني على الطائرة التي تشغلها ذات المؤسسة أو المؤسسات وفقاً للفقرة (3) أعلاه، فإن للطرف الآخر الحرية في أن يستنتج حصول القلق الجدي المشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة، وأن الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة قد تحققت.

6- يحتفظ كل طرف بحقه في تعليق أو إلغاء ترخيص التشغيل الصادر من قبله لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر فوراً، إذا استنتج سواء نتيجة للفحص الميداني أو لسلسلة الفحوص الميدانية، أو لرفض ذات المؤسسة السماح بإجراء الفحص الميداني، أو بأية طريقة أخرى، أن اتخاذ إجراء فوري يعتبر ضرورياً لسلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي المعنية بالأمر.

7- يتوقف العمل بأي إجراء قد يتخذ من قبل أحد الطرفين وفقاً للفقرتين (2) و (6) من هذه المادة إذا انتهت الأسباب التي أدت إلى إتخاذه.

8- بالإشارة إلى الفقرة (2)، إذا ما تقرر أن يبقى أي من الطرفين غير متقيد بمعايير منظمة الطيران المدني الدولي بعد انتهاء المدة المتفق عليها، فإنه يطلع الأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي بهذا الأمر، وينبغي أيضاً أن يكون هذا الأخير على إطلاع بعد ذلك بالحالة المرضية.

المادة (14)

أمن الطيران

1- يؤكد الطرفان، تمشياً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذه الاتفاقية. وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين أن يتصرفا وفقاً لأحكام اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970، واتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971، والبروتوكول المكمل لها بشأن قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقع في مونتريال في 24 فبراير 1988، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها ، الموقعة في مونتريال بتاريخ 01 مارس 1991، وكذلك أية معاهدة أخرى أو بروتوكول يتعلقان بأمن الطيران المدني ينضم إليهما الطرفان.

2- يقدم الطرفان عند الطلب كل المساعدة الضرورية لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات وتجهيزات ومرافق الملاحة الجوية، ومنع أي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.

3- يتصرف الطرفان في إطار العلاقات المتبادلة بينهما، ووفقاً لأحكام أمن الطيران الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق لمعاهدة شيكاغو، وعليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما أو المشغلين الذين تكون مراكز أعمالهم الرئيسية، أو محال إقامتهم الدائمة في إقليميهما بالتصرف وفقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة. ويخطر كل طرف الطرف الآخر بأي اختلاف بين أنظمته وممارساته المحلية ومعايير أمن الطيران المنصوص عليها في الملاحق، ويجوز لأي طرف أن يطلب إجراء مشاورات فورية مع الطرف الآخر في أي وقت لمناقشة أي اختلاف.

4- يوافق كل من الطرفين على وجوب إلزام مشغلي الطائرات أولئك بمراعاة أحكام الأمن المشار إليها في الفقرة (3) أعلاه، والتي يطبقها الطرف الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليمه أو مغادرته له أو أثناء التواجد فيه. وعلى كل من الطرفين أن يتأكد من التطبيق الفعال للإجراءات الملائمة داخل إقليمه من أجل حماية الطائرة وفحص الركاب وأفراد الطاقم والأمتعة اليدوية التي يحملونها والأمتعة والبضائع ومستودعات الطائرات قبل وأثناء الصعود للطائرة أو تحميل البضائع على متنها. وعلى كل من الطرفين أن ينظر بجدية لأي طلب من الطرف الآخر باتخاذ إجراءات أمنية خاصة لمواجهة تهديد معين.

5- عندما يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو أية أفعال غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطواقمها

أو المطارات وتجهيزات ومرافق الملاحة الجوية، فإنه يتوجب على الطرفين أن يساعد كل منهما الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تستهدف إنهاء الواقعة أو وضع حد للتهديد بها بسرعة وأمان.

6- يحق لكل من الطرفين خلال فترة الستين (60) يوماً التالية لإخطار سلطات الطيران التابعة له بالقيام بتقييم الإجراءات الأمنية في إقليم الطرف الآخر المطبقة، أو المقرر تطبيقها من قبل مشغلي الطائرات للرحلات التي تقلع من إقليم الطرف الأول، أو التي تهبط فيه. ويتم الاتفاق على الترتيبات الإدارية لتقييم تلك الإجراءات الأمنية بين سلطات الطيران ويتم تنفيذها دون تأخير بحيث يتم التأكد من تقييمها بسرعة، ويجب أن تغطى الترتيبات بموجب اتفاقية سرية محددة.

7- إذا توافر لدى أي من الطرفين أسباباً معقولة للاعتقاد بأن الطرف الآخر قد خرج عن أحكام هذه المادة، فيجوز له أن يطلب إجراء المشاورات، وتبدأ هذه المشاورات خلال خمسة عشرة (15) يوماً من استلام الطرف الآخر للطلب. ويمكن أن يشكل عدم التوصل لاتفاق مرضٍ خلال خمسة عشرة (15) يوماً من بدء المشاورات، أساساً لعدم منح ترخيص تشغيل لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر، أو إيقاف هذا الترخيص أو تعليقه أو فرض شروط عليه. ويجوز للطرف الأول أن يتخذ في أي وقت إجراءً مؤقتاً عندما يبرر ذلك وجود ظرف طارئ أو من أجل منع المزيد من الإخلال بأحكام هذه المادة.

المادة (15)

الأنشطة التجارية

1- مع عدم الإخلال بقوانين كل من الطرفين وأنظمته، يلتزم كل طرف بمنح مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر، الحق في بيع وتسويق الخدمات الجوية الدولية والمنتجات المتعلقة بها في إقليمه مباشرة أو عن طريق الوكلاء أو وسطاء آخرين من اختيار مؤسسات النقل الجوي، بما في ذلك الحق بتأسيس المكاتب في المناطق التي تخدمها تلك المؤسسة المعينة والتي لا تخدمها.

2- يحق لأي من مؤسسات النقل الجوي المعينة أن تبيع خدمات النقل الجوي بالعملة الخاصة بإقليم الطرف الآخر، أو أن تبيع ذات الخدمات طبقاً لقوانين ذات الطرف وأنظمته الوطنية بعملات دول أخرى تكون قابلة للتحويل الحر، ويحق لأي شخص أن يشتري بحرية هذه الخدمات بالعملات التي تقبلها تلك المؤسسة.

3- يسمح كل من الطرفين لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر بما يلي:

أ) أن يستقدم إلى إقليمه ويستبقي فيه أشخاص غير مواطنين لتأدية الأعمال الإدارية والتجارية والفنية والتشغيلية، من أجل تقديم خدمات النقل الجوي، وذلك بما يتفق مع قوانين وأنظمة الدولة المستقبلة لهم بشأن الدخول والإقامة والعمل، و

ب) أن يستفيد من خدمات وموظفي أية شركة، ومنظمة أخرى أو أية مؤسسة نقل جوي تعمل في إقليمه وتكون مرخصة لتقديم هذه الخدمات.

4- يجب على ممثلي وموظفي مؤسسات النقل الجوي المعينة الخضوع للقوانين والأنظمة السارية في إقليم الطرف الآخر، بما يتسق مع تلك القوانين والأنظمة، وذلك حسبما يلي:

أ) يقوم كل من الطرفين، على أساس المعاملة بالمثل ومع الحد الأدنى من التأخير بمنح تراخيص العمل اللازمة، وتأشيرات الزيارة أو أي وثائق أخرى مماثلة لممثلي مؤسسات النقل الجوي المعينة وموظفيها المشار إليهم في الفقرة (3) من هذه المادة، و

ب) يعمل الطرفين على تسهيل وتسريع متطلبات تراخيص العمل للموظفين الذين يؤدون واجبات معينة مؤقتة لا تزيد على تسعين يوماً.

5- يسمح أي من الطرفين لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر بأن تدفع المصاريف المحلية في إقليمه، بما في ذلك مشتريات الوقود، بالعملة المحلية أو بأية عملة قابلة للتداول الحر يكون مصرح بها، وذلك وفقاً لاختيار مؤسسات النقل الجوي المعينة.

6- يسمح أي من الطرفين لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر، بأن تقوم بحسب الطلب بالتحويل الخارجي للدولة التي تختارها مؤسسات النقل الجوي، وأن تحول كل الأرباح المحلية الناتجة عن بيع خدمات النقل الجوي المرتبطة مباشرة بأنشطة النقل الجوي والتي تزيد عن النفقات المحلية في حدود التحويل المسموح به بشكل فوري دون قيود أو تمييز وبسعر الصرف الساري في تاريخ التحويل.

7- يجب أن يكون تحويل هذه الإيرادات، وعملية الحوالات الخاصة بها متفقة مع القوانين والأنظمة المعمول بها، ولا يجب أن تفرض أي رسوم إدارية أو رسوم خاصة بالتحويل

باستثناء تلك التي تفرضها البنوك عادة على مثل هذا النوع من عمليات التحويل والحوالات.

8- إن الأحكام المنصوص عليها بهذه المادة لا تعفي مؤسسات النقل الجوي التابعة لكل من الطرفين من الضرائب والفرائض والمساهمات التي تكون خاضعة لها.

9- إذا كان هناك اتفاقية خاصة بين الطرفين لتجنب الازدواج الضريبي، أو اتفاقية متعلقة بتنظيم نقل الأموال بينهما، فإن أحكام تلك الاتفاقيات هي التي تسود.

المادة (16)

تقديم الجداول الزمنية

1- يتعين على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين أن تودع المعلومات المتعلقة بتشغيل الخدمات المتفق عليها لدى سلطات الطيران التابعة للطرف الآخر، على وجه السرعة الممكنة، ولكن لمدة لا تقل عن ثلاثين يوماً قبل تطبيق ذات الخدمات، أو إجراء أي تعديل عليها، أو خلال ثلاثين يوماً بعد تسلم ذات المؤسسة طلب من سلطات الطيران

بإيداع المعلومات المتعلقة بطبيعة هذه الخدمات المتفق عليها والجداول الزمنية المخصصة لها، وأنواع الطائرات المراد استخدامها، بما في ذلك السعة المتاحة على أي من الطرق المحددة، وأية معلومات إضافية قد تطلب لإقناع سلطات الطيران في الطرف الآخر باستيفاء متطلبات هذه الاتفاقية، حسبما يتطلب وجوبه لذلك.

2- يجب على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين بأن تطلب تصريح مسبق من سلطات الطيران التابعة للطرف الآخر إذا ما أرادت تشغيل خدمات جوية متفق عليها بواسطة طائرات إضافية بخلاف تلك المدرجة بالجداول الزمنية الموافق عليها، وذلك على أن يتم تقديم هذا الطلب قبل خمسة عشر يوماً على الأقل من بدء عملية التشغيل.

المادة (17)

توفير الإحصائيات

توفر سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين أو تدعو مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي ان توفر لسلطات الطيران في الطرف الآخر بناءً على طلبها، الدوريات أو كشوف الإحصائيات التي قد تطلب بشكل معقول. ويجب أن تشمل هذه الكشوف كل المعلومات اللازمة لتحديد حجم الحركة المنقولة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة للخدمات المتفق عليها ومناشئ مثل هذه الحركة ووجهاتها.

المادة (18)

التلاؤم مع المعاهدة متعددة الأطراف

إذا دخلت معاهدة نقل جوي عامة متعددة الأطراف، واعتمدت من قبل الطرفين باعتبار أنها دخلت حيز النفاذ، فإنه يجب أن تسود أحكام تلك المعاهدة.

يتم إجراء أي مناقشة بهدف تحديد مدى إنهاء هذه الاتفاقية أو استبدالها أو تعديلها أو استكمالها بأحكام الاتفاقية متعددة الأطراف وفقاً للمواد ذات الصلة في هذه الاتفاقية.

المادة (19)

رسوم الاستخدام

1- لا يحق لأي طرف أن يفرض أو يسمح بأن تفرض على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر رسوم استخدام تزيد عن تلك المفروضة على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبله والتي تعمل في خدمات دولية مشابهة.

2- يشجع كل طرف التشاور بشأن رسوم الاستخدام بين السلطات المعنية بفرض الرسوم التابعة له ومؤسسات النقل الجوي التي تستفيد من الخدمات والتسهيلات التي توفرها تلك السلطات، حيثما كان ممكناً من خلال المنظمات التي تضم ممثلي مؤسسات النقل الجوي. كما يُعطى أولئك المستخدمون الإخطار المناسب بأية تعديلات مقترحة على رسوم الاستخدام لتمكينهم من إبداء آرائهم قبل العمل بالتعديلات. وعلاوة على ما سبق، يشجع كل من الطرفين السلطات المعنية بفرض الرسوم والمستخدمين على تبادل المعلومات المناسبة والمتعلقة برسوم الاستخدام.

المادة (20)

حماية البيئة

يدعم الطرفان الحاجة لحماية البيئة من خلال تشجيع التطوير المستمر للطيران، ويوافق الطرفان فيما يتعلق بعمليات التشغيل بين إقليميهما على الامتثال بما جاء بالملحق (16) من معاهدة شيكاغو وبسياسة وإرشادات منظمة الطيران المدني الدولي القائمة في ذات الخصوص.

المادة (21)

التشاور والتعديل

1- بروح التعاون الوثيق، يقوم الطرفان أو سلطات الطيران التابعة لهما، في أي وقت، بهدف طلب التشاور بشأن تفسير أو تطبيق أو تنفيذ أو تعديل أو الامتثال لهذه الاتفاقية وملاحقها.

2- يبدأ ذلك التشاور خلال مدة ستين يوماً من تاريخ الطلب، ما لم تتفق سلطات الطيران لكلا الطرفين على خلاف ذلك.

3- يصدق كل من الطرفين وفقاً لإجراءاته الدستورية على التعديلات المتعلقة بأحكام الاتفاقية، وتدخل هذه التعديلات حيز النفاذ خلال ثلاثين يوماً من تاريخ تبادل الطرفين المذكرات الدبلوماسية المؤكدة لذلك.

4- إذا كانت التعديلات تتعلق بجدول الطرق الموافق عليه من قبل سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين، فإنه يمكن الاتفاق عليها مباشرة بين هذه السلطات، وعندما تتفق سلطات الطيران على جدول طرق جديد، فإن التعديلات المتفق عليها تصبح نافذة من التاريخ الذي تم فيه الاتفاق عليها من قبل سلطات الطيران.

المادة (22)

تسوية المنازعات

1- إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، فإنهما يسعيان لتسويته بالتفاوض.

2- إذا فشل الطرفان في تسوية الخلاف عن طريق المفاوضات، فيمكنهما حل الخلاف عن طريق القنوات الدبلوماسية.

3- إذا أخفق الطرفان في التوصل لتسوية الخلاف طبقاً للفقرتين الأولى والثانية من هذه المادة، فيجوز لهما الاتفاق على إحالته للتحكيم بواسطة محكم واحد، أو قد يحال الخلاف بناءً على طلب أي من الطرفين إلى هيئة من ثلاثة محكمين، يعين كل طرف محكماً فيها ويعين المحكم الثالث من قبل المحكمين اللذين تم تعيينهما. ويعين كل طرف محكماً خلال مدة (60) ستين يوماً من تاريخ استلام أي من الطرفين من الآخر إخطاراً عبر القنوات الدبلوماسية لطلب تحكيم الخلاف، ويعين المحكم الثالث خلال مدة إضافية تبلغ (30) ثلاثين يوماً. وإذا فشل أي من الطرفين في تعيين محكم خلال المدة المحددة، أو إذا لم يعين المحكم الثالث خلال المدة المحددة، فيجوز لرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناءً على طلب أي من الطرفين أن يعين محكم أو محكمين وفقاً لمقتضى الحال. وفي تلك الحالة، يجب أن يكون المحكم الثالث مواطناً لدولة ثالثة، ويجب أن يتصرف كرئيس لهيئة التحكيم وأن يعين مكان انعقاد التحكيم. وإذا أُعتبر الرئيس بأنه مواطنا لدولة لا يمكن أن تعد محايدة بالنسبة للخلاف، يتولى التعيين نائب الرئيس الأعلى مقاماً الذي لا يعد غير مؤهل وفقاً لذلك الأساس. وتصل هيئة التحكيم لقرارها بأغلبية الأصوات.

4- يتحمل كل من الطرفين مصاريف المحكم الذي قام بتعيينه، بالإضافة إلى ممثليه في إجراءات التحكيم. ويتحمل الطرفان مناصفة مصاريف الرئيس وأية مصاريف أخرى.

5- يتعهد الطرفان بأن يلتزما بأي قرار يتخذ وفقاً للفقرة (3) من هذه المادة.

6- إذا تخلف أي من الطرفين عن التزامه بأي قرار يتخذ وفقاً للفقرة (3) من هذه المادة، فيجوز للطرف الآخر أن يحد أو يوقف أو يلغي الامتيازات التي منحت بموجب هذه الاتفاقية للطرف المخالف أو لمؤسسة النقل الجوي المخالفة.

المادة (23)

الإنهاء

1- يجوز لأي من الطرفين، في أي وقت، أن يخطر الطرف الآخر كتابةً عبر القنوات الدبلوماسية بقراره إنهاء هذه الاتفاقية، ويجب أن يبلغ هذا الإخطار في ذات الوقت لمنظمة الطيران المدني الدولي.

2- وفي هذه الحالة يجب إنهاء الاتفاقية بعد اثني عشر (12) شهراً من تاريخ استلام الطرف الآخر للإخطار، ما لم يسحب إخطار الإنهاء قبل انتهاء هذه المدة بالاتفاق المتبادل، وفي حال عدم اعتراف الطرف الآخر بالاستلام، فيعتبر الإخطار مستلماً بعد أربعة عشر (14) يوماً من استلام منظمة الطيران المدني الدولي لذات الإخطار.

المادة (24)

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

تسجل هذه الاتفاقية وأية تعديلات عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة (25)

الدخول حيز النفاذ

تدخل هذه الاتفاقية وملحقها حيز النفاذ بعد ثلاثين (30) يوماً من إخطار الطرفين كل منهما الآخر من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية التي تؤكد استكمال الإجراءات الدستورية اللازمة للطرفين لدخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ.

وإشهاداً على ذلك، قام الموقعان أدناه، المفوضان حسب الأصول من حكومتيهما، بتوقيع هذه الاتفاقية.

حررت في مملكة البحرين بتاريخ 14 نوفمبر 2018 من نسختين باللغات العربية والبرتغالية والانجليزية، ولكل النصوص حجية متساوية، وفي حال الاختلاف في التفسير يرجح النص الانجليزي.

عن مملكة البحرين

كمال بن أحمد محمد

وزير المواصلات والإتصالات

عن جمهورية البرازيل الاتحادية

ي اندريدي ميلو رابستا

سفير مفوض فوق العادة