



اتفاق خدمات جوية بين
البوسنة والهرسك
و
الجمهورية العربية السورية

ديباجة

إن مجلس الوزراء لليونسكو والهرسك و حكومة الجمهورية العربية السورية المشار إليهما فيما يلي باسم "الطرفين".

باعتبارهما طرفين من أطراف اتفاقية الطيران المدني الدولي، التي فتحت باب التوقيع عليها في شيكاغو في 1944/12/7.

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

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

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

ورغبة منهما في تمكين شركات الطيران من أن تمنح جمهور المسافرين وشاحني البضائع طائفة متنوعة من الخيارات الخدمية (بأدنى الخدمات التي لا تتسم بالتمييز ولا تمثل إساءة استخدام لموقف يتسم بالهيمنة) ورغبة في تشجيع شركات الطيران فرادى على تطوير وتنفيذ الأسعار التي تتسم بالتجديد والقدرة على المنافسة.

ورغبة في ضمان أقصى قدر من السلامة والأمن في الخطوط الجوية الدولية وتأكيداً مرة أخرى لما يساورهما من القلق العميق بشأن الأفعال والتهديدات الموجهة ضد أمن الطائرات معرضة للخطر سلامة الأفراد والممتلكات ومسببة لتأثير سلبي على تشغيل الخطوط الجوية ومقوضة لثقة الجمهور في سلامة الطيران المدني.

قد اتفقتا على النحو التالي:

المادة الأولى التعريف

لأغراض هذا الاتفاق، ما لم ينص على غير ذلك:

- (أ) يعني اصطلاح "النقل الجوي" النقل العام بواسطة الطائرات للركاب والبضائع والشحن والبريد كل على حدة أو بصورة مجتمعة لقاء أجر أو أتعاب.
- (ب) اصطلاح "سلطات الطيران"، في حالة الجمهورية العربية السورية المؤسسة العامة للطيران المدني وفي حالة البوسنة والهرسك مجلس الوزراء - وزارة الاتصالات والنقل - مديرية الطيران المدني، كما يناسب عملها أو في الحالتين كليهما يعني أي سلطة أخرى أو شخص آخر مفوض بانجاز المهام التي تمارسها الآن السلطات المذكورة.
- (ت) اصطلاح "الاتفاق" يعني هذا الاتفاق ومرفقه وأية تعديلات عليه.
- (ث) "السعة" هي مقدار (مقادير) الخدمات التي تقدم بمقتضى الاتفاق، وتقاس عادة بعدد الرحلات (التواتر) أو المقاعد أو أطنان البضائع المعروض شحنها في السوق (فيما بين أزواج المدن أو من بلد إلى آخر) أو على طريق معين أثناء فترة محددة تكون على سبيل المثال يومية أو أسبوعية أو موسمية أو سنوية.
- (ج) "اتفاقية" تعني اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944، وتشمل أي ملحق تم اعتماده بموجب المادة 90 من تلك الاتفاقية، وأية تعديلات على الملاحق أو الاتفاقية بموجب المادتين 90 و 94 بقدر ما يتحقق سريان مثل تلك الملاحق والتعديلات بالنسبة للطرفين كليهما.
- (ح) "شركة طيران معينة" تعني شركة طيران تم تعيينها وتفويضها وفقاً للمادة الثالثة من هذا الاتفاق.
- (خ) "النقل الجوي الداخلي" نقل جوي يكون فيه الركاب كما تكون الحقايب والبضائع والبريد المحمولة على متن الطائرة في إقليم دولة من الدول في اتجاه يقصد نقطة أخرى في إقليم نفس الدولة.
- (د) "الإيكاو" تعني منظمة الطيران المدني الدولي.
- (ذ) "النقل الجوي متعدد الوسائل" يعني النقل العام بواسطة الطائرات ومن خلال وسيلة نقل سطحية واحدة أو أكثر للركاب والحقايب والبضائع والبريد أما بصورة منفصلة أو بالجمع بين كل ذلك أو بعضه لقاء أجر أو أتعاب.
- (ر) "النقل الجوي الدولي" هو نقل جوي يكون فيه الركاب وأيضاً الحقايب والبضائع والبريد لدى النقل على متن الطائرة في إقليم إحدى الدول في اتجاه يقصد دولة أخرى.
- (ز) "الطرف" دولة وافقت رسمياً على الالتزام بهذا الاتفاق.
- (س) اصطلاح "السعر" أو "التعريف" يعني أي أجرة أو أتعاب أو رسم لقاء نقل الركاب والحقايب أو البضائع أو الحقايب والبضائع والركاب معاً (دون احتساب البريد) في النقل الجوي (بما في ذلك أي وسيلة أخرى للنقل تتصل بذلك)، مما تقوم بتحصيله شركات الطيران بما في ذلك وكلاؤها، وكذا الشروط التي تحكم توافر تلك الأجر أو الأتعاب أو الرسوم.
- (ش) اصطلاح "إقليم" فيما يتعلق بدولة ما المعنى المخصص له بموجب المادة 2 من الاتفاقية.
- (ص) "رسوم الانتفاع" تعني رسماً فرضته على شركات الطيران أو سمحت بفرضه على السلطات المختصة لقاء إتاحة ممتلكات المطار أو تجهيزاته أو تسهيلات الملاحة الجوية أو تسهيلات أو خدمات أمن الطيران بما في ذلك الخدمات والتسهيلات التي تلزم لكل ذلك لصالح الطائرات والأطقم والركاب والبضائع.

ض) وللاصطلاحات التالية: "الخط الجوي"، "الخط الجوي الدولي"، "شركة الطيران"، و"التوقف لأغراض غير الحركة" المعاني المخصصة لها بموجب المادة 96 من الاتفاقية.

المادة الثانية منح الحقوق

- 1- يسمح كل طرف الطرف الآخر الحقوق المنصوص عليها في هذا الاتفاق لغرض تشغيل الخطوط الجوية الدولية على الطرق المحددة في جدول الطرق.
- 2- رهنا بأحكام هذا الاتفاق تتمتع شركة الطيران التي يعينها كل طرف بالحقوق التالية:
 - أ- حق الطيران عبر إقليم الطرف الآخر بدون هبوط.
 - ب- حق التوقف في أراضي الطرف الآخر لأغراض غير الحركة.
 - ت- الحقوق المنصوص عليها خلاف ذلك في هذا الاتفاق.
 - ث- تتمتع أيضا شركات طيران كل من الطرفين، بخلاف الشركات المعنية بمقتضى المادة المعنونة (التعيين) من هذا الاتفاق، بالحقوق المنصوص عليها في الفقرتين ١٢ (و ٢ ب) من هذه المادة.
 - ٤- ليس في الفقرة ٢ ما يمكن أن ينظر إليه على أنه يمنح شركة (شركات) الطيران المعنية التابعة لأحد الطرفين امتيازاً يتيح له أن يأخذ على متن الطائرة، في إقليم الطرف الآخر ركاباً وبضائع وبريداً مقابل أجر وتكون قاصدة نقطة أخرى في إقليم الطرف الآخر.

المادة الثالثة التعيين والتفويض

- ١- يتمتع كل طرف بالحق في أن يعين بالكتابة الى الطرف الآخر شركة طيران من أجل تشغيل الخطوط المتفق عليها وفقاً لهذا الاتفاق كما يتمتع بحق سحب أو تغيير مثل ذلك التعيين.
- ٢- عند استلام مثل هذا التعيين، واستلام طلب من شركة الطيران المعنية بالصورة والأسلوب الموصوفين للتفويض بالتشغيل (وللتصريح الفني)، يمنح كل طرف التفويض المناسب لأغراض التشغيل بأقل قدر من التأخير في الاجراءات، شريطة تحقيق ما يلي:
 - أ- أن تتاط الملكية الجوية والسيطرة الفعلية لشركة الطيران بمواطني الطرف الذي يعين شركة الطيران.
 - ب- أن يكون الطرف الذي يعين شركة الطيران ممثلاً للأحكام المحددة في المادة الثامنة (السلامة) والمادة التاسعة (أمن الطيران).
 - ج- أن تكون شركة الطيران التي تعين مؤهلة للوفاء بالشروط المنصوص عليها الأخرى بموجب القوانين النظم التي تطبق عادة على تشغيل خطوط النقل الجوي لدولي من قبل الطرف الذي يتلقى التفويضين.

المادة الرابعة عدم منح التفويض والغاؤه والحد من نطاقه

- 1- تتمتع سلطات الطيران لدى كل طرف بالحق في عدم منح التفويضات المشار إليها في مادة (التفويض) من هذا الاتفاق فيما يتعلق بشركة طيران يعينها الطرف الآخر والغاؤه تلك التفويضات أو تعليقها أو فرض شروط على استخدامها بصورة مؤقتة أو دائمة.

- أ- في حالة عدم الاطمئنان إلى أنه لدى الطرف المعين لشركة الطيران أو لدى مواطني ذلك الطرف أو لديه ولدى مواطنيه في ذات الوقت ملكية جوهرية لهذه الشركة وسيطرة فعلية عليها.
- ب- في حالة عدم قيام الطرف الذي يعين شركة الطيران بالامتثال للأحكام الواردة في مادة السلامة ومادة أمن الطيران.
- ت- في حالة عدم تأهل شركة الطيران المعينة تلك للوفاء بشروط أخرى وردت بمقتضى القوانين والقواعد التنظيمية التي تطبق في الأحوال العادية على تشغيل خطوط النقل الجوي الدولي من خلال الطرف الذي يتلقى التعيين.

المادة الخامسة تطبيق القوانين

- 1- تطبق القوانين والنظم الخاصة بكل من الطرفين والتي تحكم دخول وخروج الطائرات المشغلة في الخطوط الجوية الدولية إلى أراضيها ومنها أو تشغيل وطيران مثل هذه الطائرات بينما تكون داخل أراضيها على طائرات شركة الطيران المعينة التابعة للطرف الآخر.
- 2- تطبق قوانين ونظم أي من الطرفين بشأن دخول الركاب والطاقم والبضائع بما في ذلك البريد إلى اقليمه ومكوناتها فيه ومغادرتها له مثل تلك القوانين والنظم الخاصة بالهجرة والجمارك والعملية والصحة والحجر الصحي وذلك على ما تحمله طائرات شركة الطيران التي عينها الطرف الآخر من ركاب وطاقم وبضائع وبريد بينما تكون داخل الاقليم المذكور.
- 3- لا يفضل أي من الطرفين شركة طيرانه أو أي شركة طيران أخرى على شركة الطيران التي عينها الطرف الآخر والتي تعمل في نقل جوي دولي مماثل وذلك فيما يتعلق بتطبيق نظمه للهجرة والجمارك والحجر الصحي وما إليها.

المادة السادسة المرور العابر المباشر

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

المادة السابعة الاعتراف بالشهادات

- 1- يعترف بسلامة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الجدارة والتراخيص المصدرة والتي أصبحت سارية المفعول لدى طرف واحد وما تزال سارية المفعول وذلك من قبل الطرف الآخر بغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها شريطة أن تكون المتطلبات التي أصدرت بموجبها هذه الشهادات أو التراخيص أو أصبحت سارية المفعول بمقتضاها معادلة للمعايير الدنيا التي قد تنشأ بموجب الاتفاقية أو أعلى منها.
- 2- إذا سمحت المزاي أو الشروط الخاصة بالتراخيص أو الشهادات المشار إليها في الفقرة 1 أعلاه، وهي الشهادات والتراخيص التي تصدرها سلطات الطيران لدى أحد الطرفين،

لأي شخص أو شركة طيران معينة أو تصدرها فيما يتعلق بطائرة تستخدم في تشغيل الخطوط المتفق عليها تقول إذا سمحت بالاختلاف عن المعايير الدنيا التي نشأت بموجب الاتفاقية وجرى ايداع ذلك الاختلاف لدى منظمة الطيران المدني الدولي، فإنه يجوز للطرف الآخر أن يطلب عقد مشاورات بين سلطات الطيران بهدف ايضاح الممارسة المعنية.

3- يحتفظ كل طرف مع ذلك بحق رفض الاعتراف لغرض الرحلات التي تجري فوق أراضيها أو تهبط داخلها، بشهادات الجدارة والاجازات التي يمنحها لمواطنيه الطرف الآخر الذي لا يتبعونه.

المادة الثامنة السلامة

١- يمكن لكل طرف طلب التشاور في أي وقت بشأن القواعد القياسية للسلامة التي يواظب عليها الطرف الآخر في المجالات المتعلقة بتسهيلات الطيران وطاقم الطيران والطائرات وتشغيل الطائرات ويجري هذا التشاور في غضون ثلاثين يوماً من الطلب.

٢- بعد اجراء مثل هذا التشاور اذا وجد طرف أن الطرف الآخر لا يقوم على نحو فعال بالمواظبة على تطبيق القواعد القياسية للسلامة في المجالات المشار إليها في الفقرة (١) (بما يفى بالقواعد القياسية التي تحددت في ذلك الوقت بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي) يتم ابلاغ الطرف الآخر بمثل هذه النتائج، (Doc 7300) والخطوات التي تعد ضرورية للتوافق مع القواعد القياسية للايكاو. ويقوم الطرف الآخر حينئذ باتخاذ الاجراء التصحيحي الملانم في غضون فترة زمنية متفق عليها.

٣- وفقاً للمادة السادسة عشرة من الاتفاقية، من المتفق عليه فضلاً عن ذلك، أنه يجوز أن تكون أية طائرة يتم تشغيلها بواسطة شركة طيران لأحد الطرفين أو بالنيابة عنها وذلك في خط من أو الى اقليم طرف آخر موضوعاً للتفتيش من جانب الممثلين المفوضين للطرف الآخر أثناء وجودها في اقليمه شريطة ألا يتسبب ذلك في تأخير لا داعي له في تشغيل الطائرة. وعلى الرغم من الواجبات المذكورة في المادة ٣٣ من اتفاقية شيكاغو، فإن الهدف من هذا التفتيش هو التحقق من سلامة وثائق الطائرة ذات الصلة واجازة الطاقم وكذلك من أن معدات الطائرة وحالتها تتوافق مع القواعد القياسية المحددة في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية.

٤- عندما يكون من الجوهرى اتخاذ اجراء طارئ لتأمين سلامة عملية لشركة طيران، يحتفظ كل طرف بحق التعليق أو التغيير على الفور لتفويض التشغيل الخاص بشركة أو شركات طيران للطرف الآخر.

٥- يوقف أي اجراء من جهة طرف واحد يتم عملاً بالفقرة الرابعة الواردة أعلاه بمجرد انتفاء أساس اتخاذ ذلك الاجراء.

٦- بالإشارة الى الفقرة ٢، اذا تقرر أن يظل أحد الطرفين في حالة عدم امتثال لقواعد الايكاو القياسية عند انقضاء الفترة الزمنية المتفق عليها، وجبت افادة أمين عام الايكاو بذلك. كما تجب افادته بالحل المرضي للوضع والذي يأتي في وقت لاحق.

المادة التاسعة أمن الطيران

١- يؤكد الطرفان مجدداً بما لهما من حقوق وعليهما من التزامات بموجب القانون الدولي أن واجبهما نحو بعضهما البعض في حماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق. وسوف يعمل الطرفان، بشكل خاص، وذلك دون الحد من

عمومية حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي، بما لا يتعارض مع أحكام الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14/9/1963 واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في 16/12/1970 واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال في 23/9/1971 وكذا البروتوكول التكميلي لتلك الاتفاقية حول قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقع في مونتريال في 24/2/1988 وبما لا يتعارض مع ما التزم به الطرفان من اتفاقية أخرى أو بروتوكول آخر فيما يتصل بأمن الطيران المدني.

٢- يقدم الطرفان، إذا طلب منهما ذلك، كل المساعدات الضرورية لبعضهما البعض لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات وتجهيزات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.

٣- يعمل الطرفان في علاقاتهما المتبادلة بما يتفق مع أحكام أمن الطيران التي حددتها الايكاو وأسمتها ملاحق للاتفاقية ويتعين على الطرفين أن يتطلبا أن يعمل مستثمرو الطائرات المسجلة لديهما أو مستثمرو الطائرات الذين يوجد مقر أعمالهم التجارية الرئيسي أو اقامتهم الدائمة في أراضيها ومستثمرو المطارات في أراضي الطرفين وذلك بما يتفق مع مثل تلك الأحكام الخاصة بأمن الطيران. يقوم كل طرف باخطار الطرف الآخر بأية اختلافات بين قواعده التنظيمية وأساليب عمله الوطنية وبين القواعد القياسية لأمن الطيران الواردة في الملاحق. ولأي من الطرفين أن يطلب إجراء مشاورات فورية مع الطرف الآخر في أي وقت لمناقشة أية اختلافات من هذا القبيل.

٤- يوافق كل طرف على أن مستثمري الطائرات هؤلاء قد يطلب منهم مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة ٣ (أعلاه وهي أحكام يتطلبها الطرف الآخر من أجل دخول أراضيها أو مغادرتها أو أثناء الوجود فيها. ويتكفل كل طرف بأن تطبق تدابير كافية بصورة فعالة داخل أراضيها لحماية الطائرات والتفتيش على الركاب والطاقم والأصناف المحمولة والحقائب والضيافة ومخازن الطائرات قبل وأثناء الصعود إلى متن الطائرة أو التحميل. ينظر كل طرف أيضاً مع ابداء التعاطف في أي طلب من الطرف الآخر لتدابير أمن معقولة خاصة لمواجهة تهديد معين.

٥- عندما يقع حادث أو يصدر تهديد بوقوع حادث استيلاء غير مشروع على الطائرات المدنية أو غير ذلك من الأعمال غير المشروعة ضد سلامة مثل تلك الطائرات أو ركابها أو طاقمها أو المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية، يقوم الطرفان بمساعدة بعضهما البعض من خلال تسهيل إجراء الاتصالات وغير ذلك من التدابير المناسبة المقصودة لانتهاء هذا الحادث أو التهديد بوقوعه بسرعة وعلى نحو آمن.

٦- يكون لكل طرف الحق خلال ستين يوماً من صدور الأشعار أو أية فترة أقصر يتفق عليها بين سلطات الطيران، في أن تقوم سلطات الطيران لديه بإجراء تقييم في اقليم الطرف الآخر لإجراءات الأمن التي تتخذ أو يعتزم اتخاذها من جهة مشغلي الطائرات فيما يتصل بالرحلات التي تصل من اقليم الطرف الأول أو تسافر إليه. ويتفق بين سلطات الطيران على الترتيبات الإدارية لإجراء عمليات التقييم تلك وتنفذ تلك الإجراءات دون تأخير من أجل ضمان الاسراع في إجراء عمليات التقييم.

٧- حينما تتوافر لأحد الطرفين أسس معقولة تحمله على الاعتقاد بأن الطرف الآخر قد خرج عن أحكام هذه المادة، للطرف الأول أن يطلب إجراء مشاورات. وتبدأ تلك المشاورات في غضون ثلاثين يوماً من تلقي مثل ذلك الطلب من أي من الطرفين. وعدم الوصول إلى اتفاق مرض خلال ثلاثين يوماً من بداية المشاورات يشكل أساساً لعدم منح التفويض لشركة (شركات) الطيران التي يعينها الطرف الآخر أو لإلغائه أو تعليقه أو فرض شروط بشأنه. وللطرف الأول أن يتخذ إجراء

مؤقتاً في أي وقت حينما يبرر ذلك وجود طوارئ أو من أجل منع المزيد من عدم الامتثال لأحكام هذه المادة.

المادة العاشرة رسوم الانتفاع

- 1- لن يفرض أي من الطرفين أو يسمح بفرض رسوم انتفاع على شركات الطيران التي عينها الطرف الآخر تكون أعلى من الرسوم المفروضة على شركات طيرانه الخاصة به التي تشغل خطوطاً دولية مماثلة.
- 2- يشجع كل طرف على اجراء التشاور بشأن رسوم الانتفاع فيما بين سلطة فرض الرسوم الخاصة به وشركات الطيران المستخدمة للخدمة والتسهيلات التي تقدمها سلطات فرض الرسوم من خلال المنظمات القائمة بالتمثيل لشركات الطيران تلك حيثما أمكن. ويجب تقديم اخطار مدته معقولة بأي مقترحات لاجراء تغييرات في رسوم الانتفاع وذلك إلى هؤلاء المنتفعين لتمكينهم من الاعراب عن وجهات نظرهم قبل اجراء تغييرات ويشجع كل من الطرفين أيضاً سلطات فرض الرسوم المختصة لديه وهؤلاء المنتفعين على تبادل المعلومات الملانمة بشأن رسوم الانتفاع.

المادة الحادية عشرة الرسوم الجمركية

- 1- يعفي كل طرف إلى أقصى حد ممكن على أساس المعاملة بالمثل شركة الطيران التي عينها الطرف الآخر بموجب قانونه الوطني من (قيود الاستيراد) والرسوم الجمركية وضرائب السلع المحلية وأتعاب التفتيش وغير ذلك من الرسوم والأتعاب الوطنية (ليس على أساس تكلفة الخدمات المقدمة عند الوصول) على الطائرات والوقود وزيوت التشحيم والامدادات الاستهلاكية والفنية وقطع الغيار بما في ذلك المحركات ومعدات الطائرات العادية ومخزونات الطائرات وغير ذلك من الأصناف (مثل مخزون التذاكر المطبوعة وفواتير الشحن الجوي وأي مواد مطبوعة تحمل شعار الشركة مطبوعاً عليها والمواد الدعائية المعنادة التي توزعها مجاناً شركة الطيران المعنية هذه) بقصد استعمالها فقط فيما يتعلق بتسيير أو خدمة الطائرات التابعة لشركة الطيران التي عينها الطرف الآخر الذي يشغل الخطوط المنفق عليها.
- 2- تنطبق الاعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على الأصناف المشار إليها في الفقرة 1:
 - أ) المجلوبة إلى إقليم الطرف بواسطة شركة الطيران التي عينها الطرف الآخر أو بالنيابة عنها.
 - ب) المحتفظ بها على متن الطائرة التابعة لشركة الطيران التي عينها أحد الطرفين عند الوصول إلى إقليم الطرف الآخر أو مغادرته.
 - ت) المأخوذة على متن الطائرة التابعة للشركة المعنية التابعة لأحد الطرفين في أراضي الطرف الآخر والمقصودة للاستخدام في تشغيل الخدمات المنفق عليها.بغض النظر عما إذا كانت هذه الأصناف مستخدمة أو يتم استهلاكها كلياً داخل أراضي الطرف المانح للاعفاء، شريطة عدم انتقال ملكية هذه الأصناف في إقليم الطرف المذكور.
- 3- يمكن تفرغ المعدات العادية المحمولة جواً وكذلك المواد والامدادات المحتفظ بها عادة على متن الطائرة التابعة لشركة طيران معينة تابعة لأي من الطرفين في إقليم الطرف الآخر وذلك فقط بموافقة السلطات الجمركية لذلك الاقليم. في هذه الحالة يمكن أن توضع

المعدات والامدادات تحت اشراف السلطات المذكورة حتى يحين وقت اعادة تصديرها أو التصرف فيها خلافاً لذلك وفقاً لنظم الجمارك.

المادة الثانية عشرة المنافسة العادلة

يوافق كل طرف:

- (أ) على أن تتاح لكل شركة طيران معينة فرصة عادلة ومنصفة للتنافس في تقديم خدمة النقل الجوي الدولي التي يحكمها الاتفاق.
- (ب) وعلى اتخاذ اجراء لازالة جميع أشكال التمييز أو الممارسات الخاصة بالمنافسة غير العادلة والتي تؤثر سلباً على الموقف التنافسي لشركة الطيران المعنية الخاصة بالطرف الآخر.

المادة الثالثة عشرة السعة

- 1- تجهيزات النقل الجوي المتاحة لجمهور المسافرين ينبغي أن تكون وثيقة العلاقة باحتياجات الجمهور إلى ذلك النقل.
- 2- يجب أن تتاح لشركة الطيران أو شركات الطيران التي عينها كل طرف فرصة عادلة ومنصفة للتشغيل على أي طريق جوي متفق عليه يصل بين اقليمي الطرفين.
- 3- يجب أن يضع كل طرف في الاعتبار مصالح شركات الطيران التابعة للطرف الآخر بحيث لا يخل بلا داع بفرصتها في تشغيل الخطوط موضوع هذا الاتفاق.
- 4- يجب أن يكون الهدف الأساسي للخدمات التي تقدمها شركة الطيران المعنية بمقتضى هذا الاتفاق هو اتاحة السعة الملائمة للوفاء بالطلب على الحركة الجوية بين البلد الذي تحمل شركة الطيران المذكورة جنسيته وبلد المقصد النهائي للحركة الجوية وتجب ممارسة حق التحميل والانزال على هذه الخطوط وذلك للحركة الدولية المتجهة إلى بلدان ثوالت والقادمة منها في أي مطار أو أكثر على الطرق الجوية المحددة في هذا الاتفاق، بما يتفق مع المبادئ العامة للتطوير المنتظم للنقل الجوي الدولي والتي يتمسك بها الطرفان وبما يتفق مع المبدأ العام الذي يقضي بأن تربط السعة بما يلي:
 - (أ) مقتضيات الحركة الجوية بين بلد المنشأ وبلدان المقصد النهائي للحركة الجوية.
 - (ب) مقتضيات عمليات عبور طائرات شركات الطيران.
 - (ت) مقتضيات الحركة الجوية للمنطقة التي يمر بها الخط الجوي بعد مراعاة الخطوط الداخلية والخطوط الاقليمية.
- 5- يجري الترتيب للمشاورات بين الطرفين كلما طلب أي طرف مراجعة السعة المعروضة بموجب هذا الاتفاق لضمان تطبيق المبادئ الواردة في هذا الاتفاق لتسيير الخطوط الجوية.

المادة الرابعة عشرة التعريفات

- 1- تتحدد التعريفات التي يجب أن تطبقها شركة الطيران أو شركات الطيران التي عينها طرف لتشغيل الخطوط التي يشملها الاتفاق، على مستويات معقولة مع مراعاة كل

- العوامل ذات الصلة بما في ذلك مصالغ المنتفعين وتكلفة التشغيل وخصائص الخط الجوي والمكاسب المعقولة وتعريفات شركات الطيران الأخرى كلما كان ذلك ممكناً التي تشغل خطوط منتظمة على كامل أو جزء من نفس الطرق.
- 2- تقوم سلطات طيران الطرفين المتعاقدين بإيلاء الاهتمام واتخاذ القرارات بشأن التعريفات غير المقبولة والتمييزية بصورة غير معقولة أو عالية بلا داع أو تقييدية بسبب استغلال موقف مهيمن أو متذبذبة بصورة مصطنعة بسبب الحصول على دعم مباشر أو غير مباشر أو الناتجة عن تخفيض الأسعار.
- 3- تقدم الأسعار المقترحة من قبل شركات الطيران المعنية إلى سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين للموافقة عليها على الأقل 60 يوماً قبل حلول تاريخ الإدخال المقترح. ويجوز تقليص تلك الفترة بناء على موافقة السلطات المذكورة.
- 4- لن تدخل التعرفة حيز التنفيذ ما يتم الموافقة عليها من قبل سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين.
- 5- تبقى التعريفات المقررة وفقاً لبنود هذه المادة حتى يتم ادخال تعريفات جديدة وفقاً لبنود هذه المادة.

المادة الخامسة عشرة تحويل العملات الايرادات

يسمح كل طرف لشركة (شركات) الطيران التابعة للطرف الآخر بأن يتبدل وتحول إلى الخارج إلى الدولة التي تختارها وبناء على طلبها جميع الايرادات المحلية التي حصلتها من بيع خدمات النقل الجوي ومن الأنشطة المرتبطة مباشرة بالنقل الجوي وذلك لما يزيد عن المبالغ التي صرفت على المستوى المحلي، مع السماح على وجه السرعة بالتحويل والتحويل دون قيود، ودون تمييز ولا ضرائب فيما يتعلق بذلك التحويلات على أن يسري سعر الصرف الذي ينطبق اعتباراً من تاريخ طلب التبدل والتحويل.

المادة السادسة عشرة بيع وتسويق منتجات الحركة الجوية

- 1- يفتح كل طرف شركات الطيران التابعة للطرف الآخر حق بيع وتسويق الخدمات الجوية الأولية وما يرتبط بها من منتجات في أراضيه (مباشرة أو عن طريق الوكلاء أو غيرهم من الوسطاء الذين تختارهم شركة الطيران)، بما في ذلك حق تأسيس مكاتب لهم في المناطق التي يخدمونها والمناطق التي لا يخدمونها.
- 2- يكون لكل شركة طيران الحق في بيع خدمة النقل بعملة ذلك الاقليم أو حسب ما لها من سلطة تقديرية، بعملات قابلة للتحويل بحرية صادرة عن بلدان أخرى وبحق لأي شخص اشترى خدمة النقل تلك العملات التي تقيدها شركة الطيران المذكورة.

المادة السابعة عشرة الموظفون الأجانب والاستعانة بالخدمات المحلية

- 1- يسمح لشركة أو شركات الطيران المعنية التي يملكها أي من الطرفين وذلك على أساس المعاملة بالمثل أن تدخل إلى إقليم الطرف الآخر وتبقى فيه ممثلها وعاملها التجاريين والتشغيليين والفنيين حسبما يتطلبه الأمر لتشغيل الخطوط المتفق عليها.

٢- يمكن تلبية تلك المتطلبات من العاملين بناء على اختيار شركة أو شركات الطيران التي يعينها أحد الطرفين من خلال عاملي تلك الشركات أو بالاستعانة بخدمات أي مؤسسة أو شركة أو شركة طيران أخرى تعمل في إقليم الطرف الآخر ويصرح لها بتأدية هذه الخدمات لشركات طيران أخرى.

٣- يخضع ممثلو الشركة وعاملوها للقوانين والقواعد التنظيمية السارية الخاصة بالطرف الآخر وذلك بصورته تتفق مع تلك القوانين والقواعد.

١- يسمح كل طرف على أساس المعاملة بالمثل ويقال قدر من التأخير تصاريح العمل المطلوبة أو تأشيرات الزيارة أو غير ذلك من الوثائق المماثلة لممثلي شركة الطيران وعاملها المشترك اليهم في الفقرة ١ من هذه المادة.

ب- يسهل الطرفان ويسارعان بتحقيق مقتضيات تصاريح العمل للعاملين الذين يؤدون بعض المهام المؤقتة لا تستغرق أكثر من ٩٠ تسعين يوماً.

المادة الثامنة عشرة

منع التدخين

١- يقوم كل من الطرفين بالحظر للتدخين أو جعل شركات الطيران تحظر التدخين على جميع الرحلات التي تنقل ركاباً وتشغلها شركات طيران فيما بين الطرفين. وينطبق ذلك الحظر على جميع الأماكن داخل الطائرة ويسري اعتباراً من بدء الطائرة في استقبال الركاب الى وقت اكتمال عملية انزال الركاب.

٢- يتخذ كل طرف جميع التدابير التي يعتبرها معقولة لضمان امتثال شركات طيرانه وامتثال ركابها وأطقم الطائرات لأحكام هذه المادة بما في ذلك فرض العقوبات الملائمة على عدم الامتثال.

المادة التاسعة عشرة

الاحصاءات

تزود سلطات الطيران لكلا الطرفين ببعضها البعض، إذا طلب ذلك، باحصاءات دورية أو غير ذلك من المعلومات المشابهة المرتبطة بالحرية المتقولة على الخطوط المتفق عليها.

المادة العشرون

المشاورات

1- يجوز لأي طرف، في أي وقت، أن يطلب عقد مشاورات حول تفسير أو تطبيق أو تنفيذ أو تعديل هذا الاتفاق أو حول الالتزام به.

٢- تبدأ هذه المشاورات التي تتم إما باجراء المناقشات بالمراسلة في غضون ٦٠ يوماً من تاريخ تسلم الطرف الآخر لطلب مكتوب أو شفهي إلا إذا اتفق الطرفان على خلاف ذلك.

المادة الحادية والعشرون

تسوية المنازعات

١- في أي نزاع ينشأ بين الطرفين فيما يتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق (وما عدا تلك المنازعات التي تنشأ بموجب المادة 12 "المنازعة الحادثة"، والمادة الثامنة "السلامة"، والمادة

الرابعة عشرة "التعريفات/التسمير"، يسمى الطرفان في المقام الأول الى فض النزاع من خلال اجراء المشاورات والمفاوضة.

٢- يجوز عرض أي نزاع لا يمكن حله عن طريق المشاورات وذلك بناء على طلب أي من طرفي الاتفاق على وسيط أو فريق لخبراء فض المنازعات. ويمكن استعمال ذلك الوسيط أو الفريق للوساطة وتحديد جوهر النزاع أو التوصية بعلاج أو حل للنزاع.

٣- يتفق الطرفان مسبقاً على صلاحيات الوسيط أو فريق الخبراء، والمبادئ التوجيهية أو المعايير وشروط التوصل الى جهود الوسيط أو فريق الخبراء. كما يبحث الطرفان أيضاً في حالة الضرورة اتاحة انتصاف مؤقت مع امكانية مشاركة أي طرف قد يكون عرضة للتأثر المباشر بالنزاع، مع الأخذ في الاعتبار للهدف والحاجة الى اجراءات بسيطة وسريعة وتستجيب للحالة.

٤- يجوز تعيين الوسيط أو أعضاء فريق الخبراء من بين المدرجين على لائحة خبراء الطيران المؤهلين على نحو ملائم تحتفظ بها الايكاو. ويتم اختيار الخبير أو الخبراء في غضون فترة خمسة عشر يوماً من تسلم طلب عرض الخلاف على وسيط أو فريق للخبراء. إذا فشلت الأطراف في الاتفاق على اختيار خبير أو خبراء، فيجوز احالة الاختيار الى رئيس مجلس الايكاو. وينبغي أن يكون أي خبير يتم استخدامه لغرض هذه الآلية مؤهلاً تأهيلاً كافياً في الموضوع العام للنزاع.

٥- ينبغي اتمام الوساطة في غضون ستين يوماً من تعيين الوسيط أو تشكيل فريق الخبراء كما ينبغي تقديم أي قرار يتم التوصل اليه بما في ذلك في حالة الانطباق أي توصيات في غضون فترة ستين يوماً من تعيين الخبير أو الخبراء. وقد يتفق الطرفان مسبقاً أنه يجوز للوسيط أو فريق الخبراء منح انتصاف مؤقت لصاحب الشكوى اذا ما طلب ذلك وفي هذه الحالة يتم اتخاذ قرار بصفة أولية.

٦- يتعاون الطرفان بحسن نية لتحقيق التقدم في الوساطة وليكونا ملتزمين بأي قرار أو حكم صادر عن الوسيط أو فريق الخبراء، ما لم يتفقا على خلاف ذلك. وإذا ما اتفق الطرفان مقدماً على طلب حكم على الوقائع فقط، فيتعين عليهما استخدام هذه الوقائع في فض النزاع.

٧- يتم تقدير تكاليف هذه الآلية عند بدئها وتقسّم بالتساوي ولكن مع امكانية اعادة التقسيم بموجب القرار النهائي.

٨- لا تمس الآلية الاستخدام المستمر لعملية التشاور، أو استخدام التحكيم فيما بعد بموجب المادة الرابعة والعشرون "الانتهاء"، أو انتهاء العملية بموجبها.

المادة الثانية والعشرون التعديلات

١- يجوز لكل طرف طلب اجراء تشاور في أي وقت مع الطرف الآخر بغرض تعديل الاتفاق الحالي أو ملحقه أو جدول طرقه. ويبدأ مثل هذا التشاور في غضون مدة ستين يوماً من تسلم مثل هذا الطلب ويجوز الاضطلاع بمثل هذه المشاورات من خلال المناقشة أو التراسل.

٢- يسري أي تعديل على هذا الاتفاق تم الاتفاق عليه من قبل الطرفين بالتراسل ويدخل حيز التنفيذ عندما يتم تأكيده بتبادل المذكرات الدبلوماسية.

المادة الثالثة والعشرون الاتفاقيات متعددة الأطراف

إذا أصبح الطرفان من بين أطراف اتفاق متعدد الأطراف يتناول مسائل يشملها هذا الاتفاق، يتعين عليهما التشاور ليقررا ما إذا كان هذا الاتفاق ينبغي تنقيحه لكي يراعي الاتفاق متعدد الأطراف.

المادة الرابعة والعشرون الغاء الاتفاق

يجوز لأي من الطرفين في أي وقت تقديم اخطار خطي من خلال القنوات الدبلوماسية، إلى الطرف الآخر بنبته الغاء هذا الاتفاق، وينقل مثل هذا الاخطار إلى الايكاو على نحو متزامن. ينتهي هذا الاتفاق في منتصف الليل في مكان تسلم الاخطار بعد اثني عشر شهرا من تاريخ تلقي الطرف الآخر للاخطار، ما لم يتم الاتفاق على سحب الاخطار قبل انقضاء هذه المدة. في غياب اقرار الطرف الآخر بالاستلام سوف يعتبر أنه تم استلام الاخطار بعد أربعة عشر يوما من استلام الايكاو للاخطار.

المادة الخامسة والعشرون التسجيل لدى الايكاو

يسجل الاتفاق وأي تعديلات عليه لدى التوقيع عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي من قبل الطرفين.

المادة السادسة والعشرون سريان الاتفاق

يخطر كل طرف متعاقد الطرف الآخر من خلال القنوات الدبلوماسية بأنه تم استكمال اجراءاته الاستثنائية لسريان الاتفاق. يسري هذا الاتفاق في اليوم الثلاثين بعد استلام الاخطار الأخير.

إثباتاً لذلك قام الموقعون أدناه المفوضين من قبل حكوماتهم بتوقيع هذا الاتفاق.

حرر على نسختين
اليوم
باللغات الرسمية للبوسنة والهرسك:
البوسنية والصربية والكرواتية والعربية والانكليزية ولجميع النصوص نفس الحجية.
في حال وجود أي اختلاف على تفسير الاتفاق يسود النص الانكليزي.

عن حكومة
الجمهورية العربية السورية
وزير النقل
الدكتور المهندس يعرب شيمان بدر

عن حكومة البوسنة والهرسك
مجلس الوزراء
وزير النقل والمواصلات
ماجستير/السيد رودو فيدوفيتش

الملحق جدول الطرق

أ- يسمح لشركة أو شركات النقل الجوي البوسنة والهرسك بتشغيل رحلات جوية دولية منتظمة في الاتجاهين على الطرق المحددة أدناه:

نقاط في البوسنة والهرسك	نقاط متوسطة	نقاط في سورية	نقاط فيما وراء
أي نقاط	تحدد لاحقاً	أي نقاط	تحدد لاحقاً

ب- يسمح لشركة أو شركات النقل الجوي للجمهورية العربية السورية بتشغيل رحلات جوية دولية منتظمة في الاتجاهين على الطرق المحددة أدناه:

نقاط في سورية	نقاط متوسطة	نقاط في البوسنة والهرسك	نقاط فيما وراء
أي نقاط	تحدد لاحقاً	أي نقاط	تحدد لاحقاً

ملاحظات:

- 1- يجوز أن تحذف أي نقطة أو نقاط على الطرق المحددة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية لأي من الطرفين المتعاقدين على رحلة أو كل الرحلات. شريطة أن تكون نقطة الإقلاع أو الهبوط في إقليم ذلك الطرف المتعاقد.
- 2- النقاط المتوسطة أو النقاط فيما وراء يمكن أن تشغل من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية لكل طرف متعاقد بدون ممارسة حقوق النقل بالحرية الخامسة. يتم الاتفاق على حقوق النقل بالحرية الخامسة بين سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين.
- 3- تحدد سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين من وقت إلى آخر العدد الكلي للرحلات التي يمكن أن تشغل من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للطرفين المتعاقدين.