

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ



بروتوكول بتعديل بعض أحكام إتفاق نقل جوي
بين
حكومة دولة قطر ومجلس وزراء البوسنة والهرسك

إنّ حكومة دولة قطر،
ومجلس وزراء البوسنة والهرسك،
والمشار إليهما فيما بعد بـ (الطرفان المتعاقدان)،

رغبةً منهما في تعديل إتفاق نقل جوي بين حكومة دولة قطر ومجلس وزراء البوسنة والهرسك
الموقع في سراييفو في الأول من يونيو ١٩٩٨.

قد إتفقتا على ما يلي:



TRUE COPY

مادة (١)

يكمل هذا البروتوكول إتفاق نقل جوي بين حكومة دولة قطر ومجلس وزراء البوسنة والهرسك الموقع في سراييفو في اليوم الأول من يونيو ١٩٩٨ والمشار إليه فيما بعد (بالإتفاق). ويتم تفسير وتطبيق الإتفاق المذكور وهذا البروتوكول كوثيقة واحدة.

مادة (٢)

١- يستبدل البند (٢) من المادة (١) من الإتفاق بالنص التالي:

"٢- "سلطات الطيران":

بالنسبة لحكومة دولة قطر، وزير المواصلات والإتصالات ،
وبالنسبة للبوسنة والهرسك، (مجلس الوزراء، دائرة الطيران المدني)،
وفي كلا الحالتين. أي شخص أو هيئة مخولة بالقيام بأية وظائف تمارسها حالياً السلطات
المذكورة أو وظائف مشابهة. "

٢- يضاف بعد الفقرة (٩) من المادة (١) من الإتفاق، البندين (١٠) و(١١) الواردين
أدناه:

"١٠- الإتفاق:

يقصد به هذا الإتفاق والملحق وأي بروتوكولات أو مستندات مماثلة يتم بموجبها تعديل هذا
الإتفاق و/أو الملحق.

١١. رسوم الإستخدام:

يقصد بها الأتعاب أو الرسوم التي تدفع مقابل إستخدام المطارات والتسهيلات الملاحية
والخدمات الأخرى ذات الصلة التي يقدمها أحد الطرفين المتعاقدين للطرف المتعاقد
الأخر.



TRUE COPY

مادة (٣)

تستبدل المادة (٨) من الإتفاق بالنص التالي:

”مادة (٨)

التعرفات

١- يسمح كل طرف متعاقد لكل مؤسسة معينة القيام بتحديد تعرفه الخدمات الجوية بناءً على الإعتبارات التجارية السائدة في السوق. ولا يطلب أي من الطرفين المتعاقدين من المؤسسات التابعة له المشاور مع مؤسسات نقل جوي أخرى بشأن التعرفات التي يتقاضونها أو يقترحون تقاضيها مقابل الخدمات المنصوص عليها في هذا الإتفاق.

٢- يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب إشعار أو إيداع أي تعرفه سيتم تقاضيها من قبل المؤسسة المعنية من جانبه، ولا يطلب أي طرف متعاقد إشعار أو إيداع أي تعرفه سيتم تقاضيها من قبل المؤسسة المعنية من جانب الطرف المتعاقد الآخر، وتظل التعرفات سارية المفعول ما لم يتم رفضها فيما بعد بموجب البند (٥) من هذه المادة.

٣- ينحصر تدخل الطرفين المتعاقدين في الآتي:

(أ) حماية المستهلك من الأسعار العالية الناجمة عن سوء إستخدام القوة التسويقية.
(ب) منع التعرفات التي ينطوي تطبيقها على ممارسات مضادة للتنافس والتي ينشأ منها أو قد ينشأ منها أو يقصد منها تأثيراً يؤدي إلى منع أو تقييد أو تشويه المنافسة أو إزاحة منافس عن الطريق الجوي.

٤- يجوز لكل طرف متعاقد إتخاذ إجراء أحادي يمنع بموجبه أي تعرفه تم إيداعها أو تقاضاها المؤسسة المعنية من جانبه. ويتخذ مثل هذا التدخل فقط إذا تبين لسلطات الطيران التابعة لذلك الطرف المتعاقد أن التعرفات المقترحة أو المقترحة تطبيقها تتفق مع أي من المعايير المبينة في البند (٣) من المادة (٨) من الإتفاق.



TRUE COPY

٥- لا يتخذ أي من الطرفين المتعاقدين إجراءً أحادياً يمنع سريان نفاذ أو إستمرار تعرفه تتقاضاها أو تقترح تقاضيتها المؤسسة المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر. وإذا اعتقد أحد الطرفين المتعاقدين أن أي تعرفه تتعارض مع الإعتبارات الواردة في البند (٣) من هذه المادة، جاز له طلب عقد مشاورات وإخطار الطرف المتعاقد الآخر بأسباب عدم رضاه. وتعد هذه المشاورات في موعد لا يتجاوز (١٤) أربعة عشر يوماً بعد إستلام طلب عقدها، وفي حالة عدم التوصل إلى أي إتفاق مشترك، تسري التعرفة أو تستمر في السريان. “

مادة (٤)

يضاف النص الوارد أدناه بعد مادة (٩) من الإتفاق تحت مسمى مادة (٩ مكرر) (المصادقة على جدول الرحلات):

”مادة (٩) مكرر

المصادقة على جدول الرحلات

على مؤسسة النقل الجوي المعنية إيداع جدول الرحلات شاملاً نوع الطائرة التي سيتم إستخدامها والسعة التشغيلية، لدى سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر للمصادقة عليه في موعد لا يتجاوز (٣٠) ثلاثين يوماً قبل البدء في تشغيل الرحلات المنتظمة. ويطبق هذا الشرط ايضاً على أي تعديلات يتم إدخالها في المستقبل وفي حالات خاصة إذا دعت الضرورة يجوز تقليص المدة المحددة المذكورة بعد التشاور بين السلطات المذكورة. “



TRUE COPY

مادة (٥)

يضاف النص التالي بعد المادة (١١) من الإتفاق تحت مسمى مادة (١١ مكرر) (السلامة الجوية):

”مادة (١١) مكرر

السلامة الجوية

١- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين طلب المشاورات، في أي وقت، حول معايير السلامة المعمول بها في أية جزئية ذات صلة بطاقم الطائرة أو الطائرة أو أساليب تشغيلها المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر. ويتم إجراء تلك المشاورات خلال (٣٠) ثلاثين يوماً من تاريخ ذلك الطلب.

٢- إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد تلك المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحافظ ولا يطبق معايير السلامة بفعالية في أي جزئية بمستويات مساوية على الأقل للحد الأدنى من معايير السلامة المقررة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة، ويقوم الطرف المتعاقد الأول بإخطار الطرف المتعاقد الآخر بما اكتشفه من نواحي قصور والخطوات الضرورية الواجب إتباعها للإلتزام بالحد الأدنى من هذه المعايير، وعلى الطرف المتعاقد الآخر القيام بالإجراء التصحيحي اللازم. وفي حالة إخفاق الطرف المتعاقد الآخر في إتخاذ الإجراء اللازم خلال (١٥) خمسة عشر يوماً أو خلال فترة زمنية أطول حسبما يتم الإتفاق عليه، يكون ذلك أساساً لتطبيق المادة (٥) من هذا الإتفاق.

٣- على الرغم من إلزاماتهما المقررة الواردة في المادة (٣٣) من المعاهدة، إتفق الطرفان المتعاقدان على أن أي طائرة يتم تشغيلها بواسطة المؤسسة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في خدمات نقل جوي من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وأثناء وجود هذه الطائرة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر فإنه يجوز فحصها من المندوبين المفوضين من قبل الطرف المتعاقد الآخر، ويكون الفحص شاملاً داخل وخارج الطائرة لفحص صلاحية مستندات الطائرة وطاقمها العام لها ولمعداتهما، (ويطلق على هذا الفحص في هذه المادة التفتيش في مستندات الطاقم) شريطة أن لا يؤدي مثل هذا الفحص إلى تأخير غير



٤- إذا أدى أي تفتيش، أو سلسلة من عمليات التفتيش، في ساحة وقوف الطائرات إلى ثبوت مخاوف جدية تتمثل في:

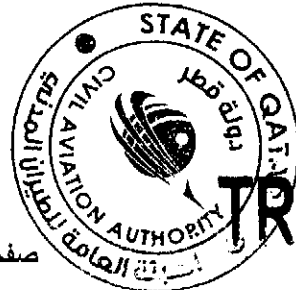
- أ. أن الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يتطابق مع الحد الأدنى للمعايير المقررة في ذلك الوقت، بموجب المعاهدة؛ أو
- ب. وجود تقصير في كل من عمليات الصيانة الفعالة وتطبيق معايير السلامة المقررة في ذلك الوقت بموجب المعاهدة.

فإن الطرف المتعاقد الذي قام بعملية الفحص إنفاذاً لأحكام المادة (٣٣) من المعاهدة يكون حراً في تقرير أن المتطلبات التي تم بموجبها إصدار شهادة أو تراخيص تلك الطائرة أو طاقمها أو إعتبار تلك الشهادات والتراخيص سارية المفعول أو المتطلبات التي يتم بموجبها تشغيل الطائرة لا تساوي أو لا تفوق الحد الأدنى للمعايير الواردة بموجب المعاهدة.

٥- في حالة رفض مندوب المؤسسة أو المؤسسات التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين السماح بإجراء تفتيش في ساحة وقوف الطائرات على طائرة تشغيلها تلك المؤسسة أو المؤسسات طبقاً للبند (٣) من هذه المادة، يكون الطرف المتعاقد الآخر حراً في استنتاج ما ورد في البند (٤) من هذه المادة، وأن يخلص إلى النتائج المشار إليها في ذلك البند.

٦- يحتفظ كل طرف متعاقد بحق تعليق أو تعديل ترخيص تشغيل المؤسسة التابعة للطرف المتعاقد الآخر بصورة فورية في حالة توصل الطرف المتعاقد الأول سواء كنتيجة للتفتيش في ساحة وقوف الطائرات أو عن طريق التشاور أو خلافه إلى ضرورة إتخاذ إجراء فوري لسلامة تشغيل المؤسسة.

٧- يوقف أي إجراء يقوم به أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للبندين (٢) أو (٦) من هذه المادة بمجرد إنتهاء الأسباب التي تم بناءً عليها إتخاذه.



TRUE COPY

مادة (٦)

يستبدل البند (١) من المادة (١١) من الإتفاق بالنص التالي:

” ١- تمشياً مع حقوقهما والتزاماتهما المقررة بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان المتعاقدان أن إلزام كل منهما للآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع يعد جزءاً لا يتجزأ من هذا الإتفاق، وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي، يتعهد الطرفان المتعاقدان بوجه خاص بالعمل طبقاً لأحكام معاهدة الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات والموقعة في طوكيو في ١٤ سبتمبر ١٩٦٣، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي بتاريخ ١٦ ديسمبر ١٩٧٠، ومعاهدة قمع جرائم الاعتداء على سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في ٢٣ سبتمبر ١٩٧١، والبروتوكول المتعلق بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم حركة الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في ٢٤ فبراير ١٩٨٨، وأحكام الإتفاقيات متعددة الأطراف والبروتوكولات والتي يسري الإلتزام بها على كلا الطرفين المتعاقدين.“

مادة (٧)

يضاف النص التالي بعد المادة (١٤) من الإتفاق تحت مسمى مادة (١٤ مكرر) (المواءمة مع الإتفاقيات متعددة الأطراف):

”مادة (١٤) مكرر

المواءمة مع الإتفاقيات متعددة الأطراف

في حال دخول معاهدة نقل جوي عامة أو إتفاقية متعددة الأطراف حيز النفاذ لدى كل من الطرفين المتعاقدين فإن الإتفاق الحالي وملاحقه تعتبر معدلة بموجبها.“



TRUE COPY

مادة (٨)

يضاف النص التالي كملحق إلى الإتفاق:

” ملحق

جدول الطرق رقم (١)

١- الطرق الجوية التي ستشغلها المؤسسة المعينة من جانب حكومة دولة قطر:

(٤)	(٣)	(٢)	(١)
نقاط فيما وراء	إلى	نقاط وسطية	من
أية نقاط	أية نقاط	أية نقاط	أية نقاط

٢- يجوز للمؤسسة المعينة من جانب حكومة دولة قطر في كل أو أي رحلات، عدم خدمة أي نقطة من النقاط الواردة في القسم (٢) والقسم (٤) من جدول الطرق أعلاه، شريطة أن تبدأ الخدمات المتفق عليها على هذه الطرق من نقطة في القسم (١).

جدول الطرق رقم (٢)

١- الطرق الجوية التي ستشغلها المؤسسة المعينة من جانب مجلس وزراء البوسنة والهرسك:

(٤)	(٣)	(٢)	(١)
نقاط فيما وراء	إلى	نقاط وسطية	من
أية نقاط	أية نقاط	أية نقاط	أية نقاط

٢- يجوز للمؤسسة المعينة من جانب مجلس وزراء البوسنة والهرسك في كل أو أي رحلات عدم خدمة أي نقطة من النقاط الواردة في القسم (٢) والقسم (٤) من جدول الطرق أعلاه، شريطة أن تبدأ الخدمات عليها على هذه الطرق من نقطة في القسم (١).“



TRUE COPY

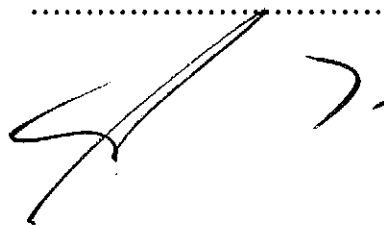
مادة (٩)

تتم المصادقة على هذا البروتوكول وفقاً للإجراءات الدستورية المعمول بها لدى كل من الطرفين المتعاقدين، ويدخل حيز النفاذ من تاريخ تبادل المذكرات الدبلوماسية، التي تفيد إستكمال كافة الإجراءات الداخلية المطلوبة لهذا الغرض.

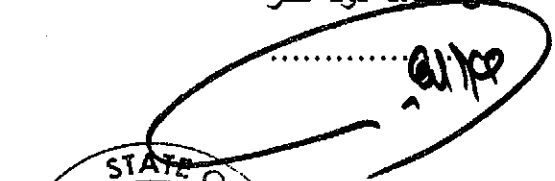
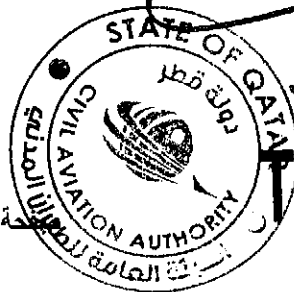
وإثباتاً لما تقدم قام المفوضان ادناه بالتوقيع على هذا البروتوكول وذلك بموجب السلطات المخولة لهما من قبل حكومتيهما.

حرر هذا البروتوكول ووقع في مدينة الدوحة بتاريخ ٠٨/مايو/٢٠١٧م، من نسختين أصليتين باللغة العربية واللغات الرسمية للبوسنة والهرسك (البوسنية والكرواتية والصربية) واللغة الإنجليزية، ولكل منها ذات الحجية. وفي حالة الإختلاف حول تفسير نصوص هذا البروتوكول يرجح النص المحرر باللغة الإنجليزية.

عن مجلس وزراء البوسنة والهرسك

.....


عن حكومة دولة قطر

.....


STATE OF QATAR
دولة قطر
CIVIL AVIATION AUTHORITY
الهيئة العامة للطيران المدني