المملكة المغربية
البرلمان
مجلس النواب

مشروع قانون رقم 41.16
يوافق بموجبه على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية،
الموقع بموسكو في 15 مارس 2016
بين حكومة المملكة المغربية وحكومة روسيا الاتحادية

(كما وافق عليه مجلس النواب في 04 دجنبر2017)

نسخة مطابقة لأصل النص
كما وافق عليه مجلس النواب

الحبيب المالكي
رئيس مجلس النواب

مشروع قانون رقم 41.16
يوافق بموجبه على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية، الموقع بموسكو في 15 مارس 2016 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة روسيا الاتحادية

مادة فريدة

يوافق على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية، الموقع بموسكو في 15 مارس 2016 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة روسيا الاتحادية.

*
* *

اتفاق بشأن الخدمات الجوية بين حكومة المملكة المغربية وحكومة روسيا الاتحادية

إن حكومة المملكة المغربية

و

حكومة روسيا الاتحادية،

المشار إليهما فيما بعد " **بالطرفين**"؛

آخذين بعين الاعتبار أن المملكة المغربية وروسيا الاتحادية هما طرفين في الاتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتحت للتوقيع في شيكاغو في 7 دجنبر 1944 ؛

رغبة منهما في إبرام اتفاق بهدف تطوير خدمات جوية بين وما وراء إقليمي دولتيهما؛

رغبة منهما في ضمان أعلى درجات السلامة والأمن في النقل الجوي، ولإعادة التأكيد على قلقهما البالغ بشأن ما يقع من أعمال أو تهديدات ضد سلامة الطائرات، الأمر الذي يعرض سلامة الأشخاص أو الممتلكات للخطر ويؤثر سلبا على عمليات النقل الجوي و يفقد من ثقة الجمهور في سلامة الطيران المدني،

اتفقتا على ما يلي :

المادة 1: تعاريف

تعني المصطلحات المستعملة في هذا الاتفاق:

أ) " اتفاقية " اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتحت للتوقيع بشيكاغو في اليوم السابع من دجنبر 1944 ، بما في ذلك أي ملحق معتمد طبقا للمادة 90 من تلك الاتفاقية وكذا كل تعديل يتعلق بالاتفاقية أو ملاحقها وفق المادتين 90 و 94 إذا ما تمت المصادقة على هذه الملاحق والتعديلات أو تم اعتمادها من قبل روسيا الاتحادية والمملكة المغربية؛

ب) " سلطات الطيران ":

بالنسبة للمملكة المغربية، الوزارة المكلفة بالطيران المدني؛
بالنسبة لروسيا الاتحادية، وزارة النقل بروسيا الاتحادية. و/ أو،

وفي كلتا الحالتين أي شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بأي وظيفة مزاولة من قبل سلطات الطيران المذكورة؛

ج) " اتفاق" هذا الاتفاق وملحقه وأي تعديل لهما؛

د) " مؤسسة النقل الجوي المعينة " مؤسسة النقل الجوي التي تم تعيينها والترخيص لها طبقا للمادة 3 من هذا الاتفاق؛

نسخة مطابقة لأصل النص
كما وافق عليه مجلس النواب

ه) " التعريفة " الأسعار المخصصة لنقل الركاب والأمتعة والسلع وشروط تطبيقها بما في ذلك الأسعار و شروط الوكالات وباقي الخدمات الإضافية باستثناء الأجور وشروط نقل البريد؛

و) " الإقليم" بالنسبة لروسيا الاتحادية المعنى المحدد له في المادة (2) من الاتفاقية، وبالنسبة للمملكة المغربية المناطق البرية والمياه الإقليمية المتاخمة لها والموجودة تحت سيادتها وولايتها؛

ز) " الخدمة الجوية " و " الخدمة الجوية الدولية " و " مؤسسة النقل الجوي " و"الهبوط لأغراض غير تجارية " تفيد هذه المصطلحات نفس المعاني التي حددت في المادة 96 من الاتفاقية؛

ح) " الجدول" جدول الطرق لتشغيل خدمات النقل الجوي الملحق لهذا الاتفاق أو أي تعديلات له كما تم الاتفاق عليه وفقا لأحكام المادة 17 من هذا الاتفاق ؛

ط) " السعة" بالنسبة :

"لطائرة" : السعة المحققة للإيراد والمتاحة لهذه الطائرة على طريق أو جزء منه؛

" خدمة معتمدة" سعة الطائرة المستخدمة على هذه الخدمة مضروبة في عدد مرات تشغيل هذه الطائرة في فترة معينة أو على طريق معين أو جزء منه.

المادة 2: منح حقوق النقل

1) يمنح كل طرف الطرف الآخر الحقوق المحددة في هذا الاتفاق من أجل إقامة وتشغيل خدمات جوية دولية منتظمة على الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق المسماة على التوالي " الخدمات المعتمدة" و "الطرق المحددة".

2) تتمتع مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف، خلال تشغيل خدمة معتمدة على طريق محدد بالحقوق التالية:

أ- حق عبور إقليم دولة الطرف الآخر دون الهبوط فيه؛

ب- حق الهبوط لأغراض غير تجارية في إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر؛ و

ج- حق الهبوط بالإقليم المذكور في النقاط المتواجدة على الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق وذلك لغرض إركاب و/ أو إنزال النقل الدولي للركاب والأمتعة والسلع والبريد المنقولين بطريقة منفصلة أو مجتمعة.

3) ليس في أحكام الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة ما يخول لمؤسسة معينة من قبل أحد الطرفين حق نقـل ركاب وأمتعة وسلع وبريد بمقابل أجر أو تأجير من نقطة داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى في نفس إقليم هذا الطرف الآخر.

المادة 3: تعيين مؤسسات النقل الجوي

1) يحق لكل طرف أن يخطر الطرف الآخر كتابة بتعيين مؤسسات نقل جوي لتشغيل الخدمات المعتمدة على الطرق المحددة. ويسحب أو يغير هذا التعيين عبر القنوات الدبلوماسية.

2) بمجرد التوصل بإخطار أن طرف قد عين مؤسسات نقل جوي، يمنح الطرف الآخر، بدون تأخير، رخصة التشغيل المناسبة (المشار إليها فيما يلي بـ" الرخصة") مع مراعاة أحكام الفقرتين 3 و 4 من هذه المادة.

3) يمكن لسلطات طيران دولة الطرف، قبل منح رخصة التشغيل، أن تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر أن تثبت أنها مؤهلة لاستيفاء الشروط المنصوص عليها في القوانين والأنظمة التي تطبق عادة وبشكل منطقي من قبل السلطات المذكورة عند تشغيل الخدمات الجوية الدولية .

4) يحق لكل طرف رفض منح رخصة التشغيل المشار إليها في الفقرة (2) من هذه المادة أو فرض ما يراه ضروريا من الشروط على ممارسة مؤسسة النقل الجوي المعينة للحقوق المحددة في المادة (2) من هذا الاتفاق، في أي حالة لم يقتنع الطرف المذكور أن الملكية الأساسية والمراقبة الفعلية لهذه المؤسسة بيد الطرف الذي عين المؤسسة أو بيد رعايا دولته.

5) عندما يتم الترخيص لمؤسسة نقل جوي طبقا للفقرة 2 من هذه المادة، يمكنها الشروع في تشغيل الخدمات المعتمدة، شريطة أن تتم الموافقة على برامج التشغيل، المتفق عليها بين مؤسسات النقل الجوي المعينة، من قبل سلطات طيران دولتي الطرفين وأن تكون التعريفات الموضوعة وفقا لأحكام المادة (9) من هذا الاتفاق سارية المفعول فيما يخص هذه الخدمة.

المادة 4: سحب أو تعليق رخصة التشغيل :

1) يحق لكل طرف سحب رخصة التشغيل أو تعليق ممارسة الحقوق المحددة في الفقرة 2 من المادة 2 من هذا الاتفاق من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف الآخر أو فرض ما يراه ضروريا من شروط على ممارسة هذه الحقوق إذا:

أ- لم يقتنع أن الملكية الأساسية و المراقبة الفعلية للمؤسسة المعينة بيد الطرف الآخر الذي عين المؤسسة أو بيد رعايا دولة هذا الطرف؛ أو

ب- لم تمتثل شركة النقل الجوي لقوانين وأنظمة دولة الطرف المتعاقد الذي يمنح الحقوق، أو

ج- إذا لم تقم المؤسسة بالتشغيل وفقا للشروط المنصوص عليها في هذا الإتفاق.

2) ما لم يكن اتخاذ الإجراءات الفورية لسحب وتعليق أو فرض الشروط المذكورة في الفقرة 1 من هذه المادة ضروريا لتفادي حدوث مخالفات جديدة للقوانين و/أو الأنظمة، فلا يمكن ممارسة هذه الحقوق إلا بعد إجراء مشاورات مع سلطات الطيران لدى دولتي

الطرفين. تبدأ هذه المشاورات خلال ثلاثين (30) يوما من تاريخ طلب أحد الطرفين إجراء مشاورات، ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك.

المادة 5: الموافقة على جداول التشغيل

يجب على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف أن تقدم، في أجل أقصاه خمسة و أربعين (45) يوما قبل تاريخ تشغيل أي خدمة معتمدة، مواعيد جدول التشغيل إلى سلطات طيران الطرف الآخر من أجل الموافقة عليها.

تقدم كل التغييرات اللاحقة التي تجريها إحدى مؤسسات النقل الجوي المعينة على المواعيد التي تمت الموافقة عليها إلى سلطات طيران دولة الطرف الآخر للموافقة عليها.

في حالات خاصة يمكن تقليص هذا الأجل باتفاق بين السلطات المذكورة .

المادة 6: المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المعتمدة

1) تمنح مؤسسات النقل الجوي المعيَّنة التابعة لكلا الطرفين فرصا متساوية وعادلة لتشغيل الخدمات المعتمدة على الخطوط المحددة.

2) يتعين على مؤسسات النقل الجوي المعيَّنة التابعة لكل طرف من الطرفين، عند تشغيل الخدمات المعتمدة، أن تراعي مصالح مؤسسات النقل الجوي المعينة من لدن الطرف الآخر، بحيث لا تأثر سلبا على الخدمات التي يقدمها الطرف الثاني كليا أو جزئيا على نفس الخطوط.

3) ترتبط الخدمات المعتمدة التي تقدمها مؤسسات النقل الجوي المعيَّنة التابعة للطرفين بمتطلبات النقل العمومي على الخطوط المحددة، ويتعين أن يكون الهدف الأول لكل مؤسسة نقل جوي هو تقديم الخدمات بمعامل معقول للحمولة المناسبة لتلبية الحاجات الآنية والمرتقبة لنقل الركاب والسلع و البريد بين إقليم دولة الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي و إقليم دولة الطرف المتعاقد الآخر.

4) يتم وضع أحكام نقل الركاب والسلع، بما في ذلك البريد، سواء كانت محملة على متن الطائرة أو يتم تفريغها في نقط على امتداد الخطوط المحددة في أقاليم دول أخرى غير تلك التي عينت مؤسسة النقل الجوي، مبدأ ربط الحمولة بالطلبات التالية:

أ- حاجات حركة الطيران من و إلى إقليم دولة الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي،

ب- حاجات حركة الطيران للمنطقة التي تمر عبرها المؤسسة قصد تقديم الخدمات المعتمدة، بعد مراعاة خدمات النقل الأخرى التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول التي تتشكل منها تلك المنطقة، و

ج- في حركة النقل العابر.

المادة 7: تطبيق القوانين والأنظمة

1) تطبق قوانين وأنظمة دولة أحد الطرفين التي تحكم دخول، إقامة ومغادرة الطائرات المستعملة في الخدمات الجوية الدولية وكذا تشغيل وملاحة هذه الطائرات على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر عند التواجد بإقليم دولة الطرف الآخر.

2) تطبق قوانين وأنظمة دولة أحد الطرفين المتعلقة بالدخول إلى إقليمه و الإقامة به ومغادرته وعبوره فيما يخص الركاب والطاقم والأمتعة والسلع والبريد كتلك المتعلقة بالدخول والهجرة والجمارك والشرطة والعملة والإجراءات الصحية، على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر وعلى الطاقم والركاب والأمتعة والسلع والبريد عند التواجد بإقليم الطرف المذكور. تطبق، بشكل متساوي، هذه القوانين والأنظمة على مؤسسات النقل الجوي المعينة للطرفين.

3) يزود كل طرف ، بناء على طلب، الطرف الآخر بنسخ من القوانين و الأنظمة ذات الصلة المشار إليها في هذه المادة.

المادة 8: التسهيلات ورسوم المطارات

عند استعمال المنشآت، خدمات المطار، تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية المقدمة من قبل طرف، فإن الرسوم المفروضة على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر يجب أن تكون عادلة وشفافة ومعقولة.

يتم تحصيل تكاليف ورسوم أخرى خاصة باستعمال المطار بما في ذلك منشآته والتسهيلات التقنية وغيرها و الخدمات و كذا أية رسوم لاستعمال تسهيلات الملاحة الجوية و تسهيلات الاتصالات و الخدمات وفقا للنسب و التعريفات الموضوعة من قبل كل طرف بإقليم دولته،

المادة 9: التعريفات

1) يتعين أن تكون التعريفات المطبقة بين إقليمي الطرفين ذات مستويات معقولة، مع مراعاة كافة العوامل ذات الصلة، بما في ذلك تكاليف التشغيل والربح التجاري والربح المعقول وصنف الخدمات و، إذا اقتضى الحال، تعريفات المؤسسات الأخرى التي تشغل، كليا أو جزئيا، الخطوط المحددة.

2) يتم وضع التعريفات المشار إليها في هذه المادة بشكل منفرد من لدن مؤسسات النقل الجوي المعينة للطرفين.

3) يمكن لسلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين أن تطلب إيداع تعريفات قصد الإخبار (بأي شكل تراه كل سلطة على حدة ضروريا). و في هذه الحالة، يتعين أن يتم هذا الإيداع على الأقل ثلاثين (30) قبل التاريخ المقترح لسريان مفعول تلك التعريفات، ما لم تسمح سلطات الطيران المعنية بأجل أقصر للإيداع.

4) يمكن لسلطات الطيران المدني لأي من الطرفين أن تطلب التعريفات للموافقة عليها في حالات:

أ) الحيلولة دون تطبيق تعريفات تمييزية غير معقولة،
ب) حماية المستهلكين ضد التعريفات المرتفعة بشكل غير معقول أو التعريفات المقيدة إساءة استعمال موقع مهيمن،
ج) حماية مؤسسات النقل الجوي ضد الأسعار المنخفضة بصورة مصطنعة بسبب دعم حكومي مباشر أو غير مباشر، و
د) حماية مؤسسات النقل الجوي من التعريفات المنخفضة حين يوجد دليل على نية إقصاء المنافسة.

5) باستثناء التعريفات الصالحة لفترة محددة، تبقى كل تعريفة تم وضعها طبقا لأحكام هذه المادة سارية المفعول إلى حين وضع تعريفة جديدة.

المادة 10: تقديم المعلومات

تزود سلطات الطيران لدولة كل طرف سلطات طيران دولة الطرف الآخر وذلك بناء على طلب منها بالمعلومات المتعلقة بحركة النقل المنجزة على الخدمات المعتمدة من طرف مؤسساتها الجوية المعينة من و إلى إقليم دولة الطرف الآخر كما يتم عادة إعدادها و تقديمها من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة لسلطاتها الوطنية المكلفة بالطيران .

وتضم هذه المعلومات تفاصيل حول حجم وتوزيع ومصدر واتجاه الحركة.

تكون أي معلومة إضافية تتعلق بحركة النقل، ترغب سلطات طيران دولة طرف الحصول عليها-من سلطات طيران دولة الطرف الآخر، بناء على طلب، موضوع مناقشة واتفاق بين الطرفين.

المادة 11: السلامـــــــــة الجوية

1) يعترف كل من الطرفين بشهادات صلاحية الطائرة للطيران وشهادات الأهلية لأفراد طاقم الطائرة والإجازات المسلمة والتي لاتزال سارية المفعول بهدف تشغـيل الطرق الجوية المحددة ، شريطة أن يتم تسليم أو سريان مفعول تلك الشهادات و أو الرخص طبقا للمعايير بموجب الاتفاقية.

غير أنه يحتفظ كل طرف بالحق في عدم الاعتراف، بشهادات الأهلية والرخص المسلمة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

2) يمكن لكل من الطرفين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة المعتمدة لدى الطرف الآخر في المجالات المتعلقة بتسهيلات وخدمات الطيران، و طاقم القيادة، والطائرات، وتشغيل شركات النقل الجوي المعينة. وتقام المشاورات في غضون ثلاثين (30) من تقديم الطلب.

3) إذا وجد أحد الطرفين، بعد تلك المشاورات، أن الطرف الأخر لا يحافظ بالفعل قواعد متعلقة بالسلامة معايير السلامة ولا يشرف عليها في المجالات المشار إليها في الفقرة 2

بحيث تفي بالحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية، يتم إبلاغ الطرف الآخر بتلك الاستنتاجات وبالخطوات التي تعتبر ضرورية لاحترام أدنى المعايير ويجب على الطرف الآخر عندئذ أن يتخذ الإجراءات التصحيحية الملائمة اللازمة في غضون مدة زمنية متفق عليها.

4) طبقا للمادة 16 من الاتفاقية، يتم الاتفاق كذلك على أن تخضع أي طائرة مشغلة أو أي طائرة تشغل كبديل عن شركة النقل الجوي لطرف بشأن الخدمات من وإلى إقليم دولة الطرف الآخر وتكون موضوع لتفتيش أثناء تواجدها فوق إقليم دولة الطرف الآخر من طرف المندوبين المرخص لهم من لدن هذا الطرف.
على رغم الالتزامات المنصوص عليها في المادة 33 من الاتفاقية، فإن الغرض من هذا التفتيش هو التحقق من مدى صلاحية الوثائق ذات الصلة بالطائرة، شهادات الأهلية ورخص طاقمها، و أن تجهيزات الطائرة وحالتها تتطابق و المعايير سارية المفعول المنشأة على أساس الاتفاقية شريطة أن لا يتسبب هذا التفتيش في تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة.

5) عندما يتعين اتخاذ إجراءات عاجلة ضرورية لضمان سلامة تشغيل مؤسسة نقل جوي، يحتفظ كل طرف بحق القيام فورا بتعليق رخصة التشغيل الممنوحة لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر.

يجب إلغاء كل إجراء تم اتخاذه من قبل أحد الطرفين حال انتهاء السبب الذي دعا إلى اتخاذ هذا الإجراء.

المادة 12: أمن الطيران

1) تماشيا مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يؤكد الطرفان من جديد أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءا لا يتجزأ من هذا الاتفاق. وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين أن يتصرفا خاصة وفقا لأحكام اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقع عليها في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقع عليها في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني، الموقع عليها في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971 وبروتوكول قمع أعمال العنف المحظورة بمطارات الطيران المدني الدولي، الملحقة لإتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقع عليه بمونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988.

2) يقدم الطرفان ، عند الطلب، كل المساعدة الضرورية إلى كل منهما لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات، وركابها، وطاقمها، وسلامة المطارات، وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية، ولمنع أي تهديد آخر ضد أمن الطيران المدني.

3) يتصرف الطرفان، في العلاقات المتبادلة فيما بينهما، وفقا لأحكام أمن الطيران الموضوعة من جانب منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق لاتفاقية الطيران المدني الدولي بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية على الطرفين. كما يتعين على الطرفين إلزام مشغلي الطائرات الذين يكون مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليميهما ومشغلي المطارات الموجودة في إقليميهما، بالامتثال لأحكام أمن الطيران المذكورة. يبلغ أي طرف الطرف الآخر بأي اختلاف بين أنظمته الوطنية وممارساته ومعايير سلامة الطيران المنشأة بالاتفاقية. يمكن لأي من الطرفين طلب مشاورات مع الطرف الآخر لمناقشة أي من هذه الاختلافات وتبدأ هذه الاستشارات في غضون ثلاثين (30) من تاريخ الطلب.

4) يوافق كل طرف على أنه يجوز إلزام مشغلي طائراته بمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة 3 أعلاه، والتي يقتضيها الطرف الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليم دولة الطرف الآخر أو مغادرته أو أثناء التواجد فيه. وعلى كل طرف، أن يتأكد من التطبيق الفعال للإجراءات الملائمة داخل إقليمه، من أجل حماية الطائرات، وضمان تفتيش الركاب، والطاقم، والأمتعة اليدوية، والحقائب والبضائع، ومؤن الطائرات قبل وأثناء صعود الركاب أو شحن البضائع. وعلى كل طرف، أن ينظر بعين العطف لأي طلب من الطرف الآخر قصد اتخاذ إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد خاص.

5) حين يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، أو أي أفعال غير مشروعة أخرى ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وأطقمها وكذلك ضد المطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية، على كل طرف أن يساعد الطرف الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تستهدف الإسراع في إنهاء الواقعة أو التهديد بوقوعها بسرعة وأمان.

المادة 13: الإعفاء من الرسوم الجمركية

1) تعفى الطائرات المستعملة على الخدمات المعتمدة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من لدن أي من الطرفين، وكذا تجهيزات الطائرات المعتادة و قطع الغيار واحتياجات الوقود والزيـــــوت ومؤن الطائرة (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والسجائر)، وذلك عند الدخول إلى إقليم دولة الطرف الآخر، من الرسوم الجمركية والضرائب وغيرها من الاداءات والرسوم المماثلة، شريطة أن تظل هذه التجهيزات والمؤن و المواد على متن الطائرات إلى حين إعادة نقلها؛

2) تعفى كذلك من رسوم الجمارك والضرائب كل من:

أ- مؤن الطائرة التي شحنت في إقليم دولة أحد الطرفين وذلك في الحدود التي عينتها سلطات طيران دولة الطرف المذكور والموجهة للاستعمال على متن الطائرة المشغلة على الخدمات المعتمدة من قبل الطرف الآخر؛

ب - التجهيزات وقطع الغيار التي تم إدخالها مؤقتا إلى إقليم دولة أحد الطرفين لصيانة أو إصلاح الطائرات المستعملة لأجل الخدمات المعتمدة، من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من لدن الطرف الآخر؛

ج- الوقود وزيوت التشحيم المخصصة لتموين الطائرات والمشغلة على الخدمات المعتمدة، من طرف مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر حتى ولو استعملت هذه المؤن على جزء من الرحلة المنجزة على إقليم دولة الطرف الذي تزودت منه الطائرة.

3) يمنع استعمال الأدوات والمؤن وقطع الغيار وكذلك الوثائق المشار إليها في الفقرة 2 من هذه المادة لأغراض غير تلك المحددة مباشرة في هذه الفقرة. يجوز وضع الأدوات المشار إليها في الفقرة 2 أعلاه تحت إشراف أو مراقبة سلطات الجمارك إلى أن يعاد نقلها أو إذا تم الاتفاق بشأنها على خلاف ذلك طبقا للأنظمة الجمركية.

4) لا يمكن تفريغ التجهيزات العادية للطائرات وكذا الأدوات والمؤن و قطع الغيار التي توجد على متن الطائرة المشغلة من قبل المؤسسات المعينة التابعة لأحد الطرفين على الخدمات المعتمدة في إقليم دولة الطرف الآخر إلا بعد موافقة سلطات جمارك دولة ذلك الطرف الآخر. في هذه الحالة توضع هذه التجهيزات والأدوات والمؤن تحت مراقبة الجمارك التابعة للسلطات المذكورة إلى أن يعاد نقلها أو إذا تم الإتفاق بشأنها على خلاف ذلك طبقا للأنظمة الجمركية لدولة هذا الطرف.

5) يخضع الركاب والأمتعة والسلع العابرة مباشرة لإقليم دولة طرف والذين لا يغادرون منطقة المطار المخصصة لهذا الغرض، فقط لمراقبة مبسطة، باستثناء ما يخص إجراءات الأمن ضد التدخل غير المشروع وكذا نقل المخدرات والمؤثرات العقلية. تعفى الأمتعة والبضائع، في الوقت التي تكون في حالة عبور مباشر، من الرسوم الجمركية والضرائب والأداءات.

6) توضع رسوم الخدمات المقدمة والتخزين و إصدار الجمارك وفقا للقوانين والأنظمة الوطنية لدولتي الطرفين.

المادة 14: التمثيليات التجارية لمؤسسة النقل الجوي

1) يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل طرف ، وفقا لقوانين و أنظمة الطرف الآخر المتعلقة بالدخول والإقامة والعمل، استقدام وإبقاء، بإقليم دولة الطرف الآخر، موظفيها الإداريين والتقنيين والمكلفين بالتشغيل الضروريين لتقديم هذه الخدمات الجوية.

2) يمنح لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل طرف الحق في بيع خدمات النقل بنفسها مستعملة وثائق النقل الخاصة بها في إقليم دولة الطرف الآخر، وفقا لقوانين وأنظمة هذه الدولة. يجري هذا البيع مباشرة في تمثيليات مؤسسات النقل الجوي المعينة أو بواسطة وكلاء مرخص لهم، يملكون رخصة مناسبة لتقديم هذه الخدمة.

المادة 15 : تحويل الأرباح

1) يمنح كل طرف على أساس المعاملة بالمثل، لمؤسسات النقل الجوي المعينة من لدن دولة الطرف الآخر حق التحويل الحر لفائض الإيرادات عن النفقات المحصلة، من قبل المؤسسات المذكورة، والمرتبطة بتشغيل الخدمات الجوية الدولية.

2) يجري التحويل المذكور بأي عملة قابلة للتحويل وفقا لأسعار الصرف الرسمي المعمول به بتاريخ التحويل للقوانين المالية والأنظمة لدولة الطرف الذي يتم التحويل من إقليمه.

3) لا تمس أحكام هذه المادة مواضيع الضريبة التي تكون موضوع اتفاق آخر بين الطرفين.

المادة 16 : المشاورات

1) تتشاور سلطات الطيران المدني لكلا الطرفين من وقت لآخر فيما بينها لغرض تعاون بناء في كل القضايا المتعلقة بالتنفيذ الصحيح وتأويل وتعديل هذا الاتفاق.

2) تبدأ هذه المشاورات في أجل ستين (60) يوما من تاريخ تسلم الطلب، ما لم تتفق سلطات طيران دولتي الطرفين على تمديد هذه الفترة.

المادة 17: تعديل الاتفاق

1) إذا رغب أي من الطرفين في تعديل أحكام هذا الاتفاق وملحقه يمكن له طلب مشاورات بين سلطات طيران دولتي الطرفين بخصوص التعديل المقترح. تبدأ المشاورات خلال فترة 60 يوما من تاريخ الطلب ما لم تتفق سلطات طيران دولتي الطرفين على تمديد هذه الفترة. تدخل تعديلات هذا الاتفاق حيز التنفيذ ابتداء من تاريخ التوصل، عبر القنوات الدبلوماسية، بآخر إشعار كتابي يفيد أن الإجراءات الوطنية المتعلقة بدخول هذه التعديلات حيز التنفيذ قد تم استكمالها من قبل الطرفين.

2) يمكن أن تتم تعديلات الملحق بترتيبات بين سلطات طيران دولتي الطرفين.

المادة 18: المطابقة مع اتفاقيات أو اتفاقات متعددة الأطراف

إذا صار الطرفان أطراف في اتفاق متعدد الأطراف يعالج قضايا يغطيها هذا الاتفاق، يتشاور الطرفان طبقا للمادة 17 من هذا الاتفاق لتحديد ما إذا كان هذا الاتفاق سيراجع ليأخذ بعين الاعتبار الاتفاق متعدد الأطراف.

المادة 19 : تسوية النزاعات

1) إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين بشأن تأويل أو تطبيق هذا الاتفاق و ملحقه، يحاول الطرفان أولا تسويته عن طريق المفاوضات بين سلطات طيران دولتي الطرفين.

2) إذا تعذر على سلطات الطيران المذكورة التوصل إلى تسوية الخلاف عن طريق المفاوضات، يتم تسويته عبر القنوات الدبلوماسية.

3) إذا تعذر على الطرفين التوصل إلى تسوية وفق الفقرتين 1 و 2 أعلاه، يمكن لأحدهما عرض الخلاف على هيئة للتحكيم تتألف من ثلاثة حكام، يعين اثنان منهما من قبل الطرفين و يعين الحكمان الاثنان المعينان حكماً مرجحاً.

4) في حالة عرض الخلاف على هيئة للتحكيم، يعين كل طرف من الطرفين حكما واحداً داخل أجل ستين (60) يوما ، ابتداء من تاريخ التوصل بإشعار إحالة الخلاف للتحكيم. و يتم تعيين الحكم المرجح من لدن هذين الحكمين داخل أجل ستين (60) يوما إضافية تعقب تاريخ تعيينهما.

وإذا لم يعين طرف من الطرفين حكما داخل الأجل المحدد ، أو لم يتوصل الحكمان الاثنان إلى اتفاق بشأن اختيار الحكم المرجح خلال الأجل المذكور، يجوز لأي من الطرفين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي القيام بتعيين حكم الطرف المخل أو الحكم المرجح حسب ما يقتضيه الحال. غير أنه لا يجب أن يكون الحكم المرجح مواطنا ينتمي لدولة أحد الطرفين، و يتعين أن يكون مواطنا ينتمي لدولة تقيم علاقات دبلوماسية مع كلا دولتي الطرفين خلال فترة التعيين.

5) إذا كان رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي مواطنا ينتمي لإحدى دولتي الطرفين، يتم تعيين الحكم أو الحكم المرجح من لدن نائب رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بوصفه ليس مواطنا ينتمي لإحدى دولتي الطرفين.

وإذا كان نائب رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي مواطنا ينتمي أيضا لإحدى الدولتين التابعتين للطرفين، يقوم بالتعيين كبير أعضاء مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بوصفه ليس مواطنا ينتمي لإحدى دولتي الطرفين.

6) تحدد هيئة التحكيم إجراءاتها الخاصة و مكان التحكيم.

7) تعد قرارات هيئة التحكيم ملزمة للطرفين.

8) يتحمل كل طرف من الطرفين مصاريف أعضائه و ممثليه المشاركين في إجراءات التحكيم. ويتقاسم الطرفان بالتساوي مصاريف الحكم المرجح و التكاليف المتبقية، فضلا عن كافة التكاليف التي تحملها مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بخصوص تعيين الحكم أو الحكم المرجح أو هما معا.

المادة 20: الإنهاء

1 – يمكن لأي من الطرفين أن يخطر كتابة الطرف الآخر في أي وقت بنيته في إنهاء هذا الاتفاق، على أن يتم إبلاغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي.

2 – في هذه الحالة ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد مرور اثني عشر (12) شهرا من تاريخ تسلم الطرف الآخر للإخطار، ما لم يتم سحبه باتفاق مشترك قبل انتهاء هذه المدة.

3- إذا لم يتوصل الطرف الآخر بإشعار بالاستلام فيعتبر أن الإخطار قد تم تسلمه بعد مضي أربعة عشر (14) يوما من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي لنفس الإخطار.

المادة 21 : التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

يتم تسجيل هذا الاتفاق وكذا التعديلات اللاحقة الخاصة به لدى منظمة الطيران المدني الدولي من لدن الطرف الذي وقع هذا الاتفاق فوق إقليمه أو كما تم الاتفاق على ذلك بين الطرفين.

المادة 22 : الدخول حيز التنفيذ

يدخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ بتاريخ آخر إشعار كتابي من خلال المذكرات الدبلوماسية من أي من الطرفين إلى الطرف الآخر بشأن استكمال الإجراءات الحكومية الضرورية لدخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ.

عند دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، يتوقف سريان مفعول اتفاق الخدمات الجوية بين حكومة المملكة المغربية وحكومة اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية الموقع بتاريخ 27 مارس 1962 فيما يخص العلاقات بين روسيا الاتحادية والمملكة المغربية.

وإثباتا لذلك قام الموقعان أسفله المخول لهما من قبل حكومتيهما بالتوقيع على هذا الاتفاق؛

حرر بموسكو بتاريخ 15 مارس 2016 في نظيرين أصليين باللغات العربية والروسية والإنجليزية وللنصوص جميعها نفس الحجية.

في حالة اختلاف لغرض التأويل، يتم استعمال النص الإنجليزي.

عن
حكومة المملكة المغربية

عن
حكومة روسيا الاتحادية

ملحق
اتفاق الخدمات الجوية بين حكومة المملكة المغربية وحكومة روسيا الاتحادية

1- جدول الطرق

أ – يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل روسيا الاتحادية تشغيل خدمات جوية دولية منتظمة في كلا الاتجاهين على الطرق المحددة أدناه:

نقاط الإنطلاق	نقاط وسطية	نقاط الاتجاه	نقاط مارواء
نقاط في روسيا الاتحادية	نقاط بدول ثالثة	ثلاث نقاط في المملكة المغربية: الدار البيضاء، أغادير ونقطة أخرى بالمملكة المغربية يتم تعيينها لاحقا	نقاط بدول ثالثة

ب – يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل المملكة المغربية تشغيل خدمات جوية دولية منتظمة في كلا الاتجاهين على الطرق المحددة أدناه:

نقاط الإنطلاق	نقاط وسطية	نقاط الاتجاه	نقاط مارواء
نقاط في المملكة المغربية	نقاط بدول ثالثة	ثلاث نقاط في روسيا الاتحادية: موسكو، سانت بيترسبورغ و نقطة أخرى بروسيا الاتحادية يتم تعيينها لاحقا	نقاط بدول ثالثة

ملاحظات :

1) تكون النقاط الوسطية والنقاط ماوراء إقليمي دولتي الطرفين موضوع اتفاق بين سلطات الطيران لدولتي الطرفين؛

2) يمكن لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين حذف النقاط الوسطية والنقاط ما وراء إذا رغبت في ذلك؛

3) يخضع حق مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل طرف متعاقد في نقل الركاب والسلع والبريد بين نقاط في إقليم دولة الطرف الآخر ونقاط في إقليم دول ثالثة (ممارسة حق الحرية الخامسة) لاتفاق بين سلطات طيران دولتي الطرفين؛

4) ترخص سلطات طيران كل طرف لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر بتحديد عدد رحلات وسعة الخدمات الجوية الدولية التي تود تقديمها.

5) يخضع أي تشغيل عبر شبكات الطريق الجوي العابر لسيبريا والقطب وآسيا في الفضاء الجوي التابع لروسيا الاتحادية لاتفاق بين سلطتي طيران الطرفين.

نسخة مطابقة لأصل النص
كما وافق عليه مجلس النواب