



المملكة المغربية
البرلمان
مجلس النواب

مشروع قانون رقم 73.18
يوافق بموجبه على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية، الموقع
بالرباط في 20 يوليو 2018 بين حكومة المملكة المغربية
وحكومة جمهورية الدومينيكان

(كما وافق عليه مجلس النواب في 24 دجنبر 2018)

نسخة مطابقة لأصل النص
كما وافق عليه مجلس النواب
الطيب المالك
رئيس مجلس النواب

مشروع قانون رقم 73.18
يوافق بموجبه على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية،
الموقع بالرباط في 20 يوليو 2018 بين حكومة المملكة المغربية
وحكومة جمهورية الدومينيكان

مادة فريدة

يوافق على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية، الموقع بالرباط في 20 يوليو 2018 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية الدومينيكان.

*

* *

اتفاق بشأن الخدمات الجوية بين حكومة المملكة المغربية
وحكومة جمهورية الدومينيكان

إن حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية الدومينيكان، المشار إليهما فيما بعد "الطرفين":

ورغبة منهما في تعزيز نظام نقل جوي دولي مبني على المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي،

ورغبة منهما في تيسير تطور النقل الجوي الدولي. خاصة بإقامة شبكة النقل الجوي التي توفر خدمات جوية وفقا لاحتياجات المسافرين والشاحنين،

ورغبة منهما في تمكين مؤسسات النقل الجوي من منح جمهور المسافرين والشاحنين أسعارا وخدمات تنافسية بأسواق مفتوحة.

ورغبة منهما في ضمان أعلى درجات السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي. ولإعادة التأكيد على قلقهما البالغ بشأن ما يتبع من أعمال أو تهديدات ضد أمن الطيران المدني. الأمر الذي يعرض سلامة الأشخاص أو الممتلكات للخطر ويؤثر سلبا على عمليات النقل الجوي ويفقد من ثقة الجمهور في أمن الطيران المدني.

ولكونهما طرفان في اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في مدينة شيكاغو في اليوم السابع من شهر دجنبر عام 1944.

اتفقتا على ما يلي:

المادة 1: تعاريف

لأغراض هذا الاتفاق. ما لم ينص على خلاف ذلك:

أ. يعني لفظ "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 و94 إذا ما تمت المصادقة على هذه الملاحق والتعديلات أو تم اعتمادها من قبل الطرفين:

ب. يعني لفظ "اتفاق" هذا الاتفاق وملحقاته وكذا كل تعديل يجري على أي منهما:

ج. تعني عبارة "سلطات الطيران":

بالنسبة للمملكة المغربية. الوزارة المكلفة بالطيران المدني؛ و

بالنسبة لجمهورية الدومينيكان. السلطة المكلفة بالطيران المدني؛

وفي كلتا الحالتين أي شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بأي وظيفة متعلقة بالطيران المدني أو بوظائف مشابهة؛

د. تعني عبارة "الخدمات المعتمدة" الخدمات الجوية المنشأة على الطرق المحددة طبقا للملحق هذا للاتفاق؛

هـ. "الخدمة الجوية" و"الخدمة الجوية الدولية"، "مؤسسة النقل الجوي" و"الهبوط لأغراض غير تجارية" تعيد هذه المصطلحات نفس المعاني التي حددت في المادة 96 من الاتفاقية؛

نسخة مطابقة لأصل النص
كما وافق عليه مجلس النواب

- و. تعني عبارة " مؤسسة النقل الجوي المعينة " مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي تم تعيينها من قبل طرف ورخص لها من قبل الطرف الآخر طبقا للمادة 3 من هذا الاتفاق؛
- ز. " تجهيزات الطائرة " " مؤن الطائرة " و "قطع الغيار" تنفيذ هذه المصطلحات نفس المعاني التي حددت في الملحق 9 للاتفاقية؛
- ح. تعني عبارة " الطرق المحددة " الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق؛
- ط. يعني لفظ " التعريف " الأسعار المخصصة لنقل المسافرين والبضائع والسلع وشروط تطبيقها بما في ذلك العملات والأجور الأخرى الإضافية للوكالات أو بيع تذاكر النقل باستثناء الأجور وشروط نقل البريد؛
- ي. بالنسبة للمملكة المغربية، يعني لفظ " الإقليم " بالنسبة للدولة المناطق البرية والمياه الداخلية والمياه الإقليمية المتاخمة لها والموجودة تحت سيادتها وولايتها.
- ك. بالنسبة لجمهورية الدومينيكان، يعني لفظ " السيادة " و "إقليم" بالنسبة للدولة وفقا لمقتضيات المواد 1 و2 من اتفاقية شيكاغو. "السيادة": تعترف الدول بأن لكل دولة السيادة الحصرية للمجال الجوي فوق إقليمها، "إقليم" لأغراض هذه الاتفاقية. يعتبر إقليم دولة المناطق البرية والمياه الإقليمية المتاخمة لها والموجودة تحت سيادتها أو سلطتها أو حمايتها أو ولاية تلك الدولة".
- ل. "رسوم الاستعمال" هي رسوم مفروضة على مؤسسات النقل الجوي من قبل السلطات المختصة أو تلك المخولة من قبلهم لفرضها، عند استعمال المنشآت وخدمات المطار وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية أو تجهيزات وخدمات الامن الجوي، بما في ذلك التجهيزات والخدمات الخاصة بالطائرة وطاقمها والمسافرين والبضائع.
- م. "إيكافو" تعني منظمة الطيران المدني الدولي.
- وقصد تجنب الشك، كل الإشارات إلى المفرد تشمل الجمع، وكل الإشارات إلى الجمع تشمل المفرد.

المادة 2: منح حقوق النقل

- 1- يمنح كل طرف متعاقد للطرف الآخر الحقوق المحددة في هذا الاتفاق من أجل تشغيل خدمات جوية دولية على الطرق المحددة.
- 2- مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق، تتمتع مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد، خلال تشغيل الخدمات الجوية الدولية ب:
 - أ. حق عبور إقليم الطرف الآخر دون الهبوط فيه؛
 - ب. حق الهبوط لأغراض غير تجارية في الإقليم المذكور؛
 - ج. حق الهبوط في الإقليم المذكور عند استغلال الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق وذلك لفرض حركة جوية دولية لإنزال وإركاب الركاب والبضائع والبريد المنقولين بطريقة منفصلة أو مجتمعة بمقابل.

د. أي حقوق أخرى محددة في هذا الإتفاق.

3- تتمتع كذلك مؤسسات النقل الجوي من قبل كل طرف متعاقد، غير مؤسسات النقل الجوي المعينة بمقتضى المادة 3 (التعيين ورخصة التشغيل) من هذا الإتفاق. بالحقوق المحددة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من الفقرة 2 من هذه المادة. وينبغي على هذه المؤسسة الامتثال لشروط أخرى بمقتضى القوانين والتنظيمات التي يخضع لها تشغيل خدمات النقل الجوي الدولية، وذلك من قبل الطرف الذي يدرس الطلب.

4- ليس في أحكام هذه المادة ما يخول لمؤسسة من قبل أحد الطرفين حق نقل ركاب وأمتعة وبضائع وبرد بمقابل من نقطة داخل إقليم الطرف الأخر إلى نقطة أخرى في نفس إقليم هذا الطرف الأخر.

المادة 3: التعيين ورخصة التشغيل

1- يحق لكل طرف متعاقد أن يعين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لتشغيل الخدمات المعتمدة على الطرق المحددة وسحب أو تغيير هذه التعيينات طبقاً لهذا الإتفاق. يجب أن تبعث هذه التعيينات إلى الطرف الأخر كتابة، ويجب أن تحدد إذا كانت مؤسسة النقل الجوي قد رخص لها بتشغيل الخدمات المعتمدة على الطرق المحددة.

2- عند التوصل بمثل هذا التعيين وبالطلب الوارد من مؤسسة النقل الجوي المعينة من أجل الحصول على رخص التشغيل، بالشكل والكيفية المحددين لرخصة التشغيل، يمنح الطرف الأخر الرخص المناسبة في أقرب الأجال المسطرية وذلك شريطة:

- أ. أن تكون الأغلبية من الملكية والمراقبة الفعلية للمؤسسة بيد الطرف الذي عين المؤسسة أو بيد رعايا هذا الطرف أو بيدهما معاً؛
- ب. أن تكون المؤسسة المعينة حاصلة على شهادة مشغل جوي أو أي وثيقة معادلة صالحة طبقاً للقوانين والأنظمة السارية المنعول لدى الطرف الذي عين المؤسسة؛
- ج. أن يتمتع الطرف الذي عين المؤسسة بالمراقبة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي هاته؛
- د. أن تستوفي المؤسسة المعينة الشروط المنصوص عليها في القوانين والأنظمة التي تطبق عادة عند تشغيل النقل الجوي الدولي من قبل الطرف الذي يفحص الطلب أو الطلبات؛ و
- هـ. أن يعتمد ويطبق الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي المعيار المحددة في المادتين 12 (السلامة الجوية) و13 (أمن الطيران) من هذا الإتفاق.

المادة 4: سحب أو إلغاء أو تعليق أو حد رخص التشغيل

1- يحتفظ كل طرف بحقه في سحب أو إلغاء أو تعليق أو الحد من رخص التشغيل الممنوحة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف الأخر إذا:

- أ. لم تكن الأغلبية من الملكية والمراقبة الفعلية للمؤسسة المعينة بيد الطرف الأخر الذي عين المؤسسة أو بيد رعايا هذا الطرف، أو بيدهما معاً؛

- ب. لم تكن المؤسسة المعنية حاصلة على رخصة للتشغيل صالحة طبقاً للأنظمة السارية المفعول لدى الطرف الذي عين المؤسسة:
- ج. لم يكن الطرف الذي عين المؤسسة يتمتع بالمراقبة التنظيمية الفعلية لمؤسسة النقل الجوي:
- د. لم تمتلك المؤسسة المعنية للقوانين والأنظمة التي تطبق عادة عند تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف الذي يفحص الطلب أو الطلبات: أو
- هـ. لم يعتمد ولم يطبق الطرف الآخر المعايير المنصوص عليها في المادة 12 (السلامة الجوية) و 13 (أمن الطيران) من هذا الإتفاق.

2- ما لم يكن من الضروري اتخاذ إجراءات فورية لتفادي حدوث مخالفات جديدة لمقتضيات الفقرتين الفرعيتين (ج) و (د) من الفقرة 1 من هذه المادة، فلا يمكن ممارسة الحقوق الممنوحة بموجب هذه المادة إلا بعد إجراء مشاورات مع سلطات الطيران لدى الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي طبقاً للمقتضيات المذكورة بالمادة 22 (مشاورات وتعديلات) بهذا الاتفاق.

المادة 5: المنافسة العادلة وتشغيل الخدمات الجوية

- 1- يوفر كل من الطرفين لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كلا الطرفين فرصاً عادلة ومتكافئة للمنافسة على تشغيل الخدمات الجوية الدولية المنظمة بواسطة هذا الاتفاق.
- 2- يرخص كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر بتحديد عدد رحلات وسعة الخدمات الجوية الدولية التي تقدمها بناء على الاعتبارات التجارية في السوق.
- 3 وطبقاً لهذا الحق، لن يفرض أي من الطرفين، بمبادرة انفرادية، تحديد حجم الحركة، عدد الرحلات أو مدى انتظامها أو نوع أو أنواع الطائرات التي تقوم بتشغيلها مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للطرف الآخر إلا في حالة وجود دوافع جمركية أو تقنية أو ذات صلة بالتشغيل أو بالبيئة وذلك بموجب مع مقتضيات المادة 15 من الاتفاقية.

المادة 6: تطبيق القوانين والأنظمة

- 1- تسري قوانين وأنظمة أحد الطرفين التي تحكم الدخول إلى إقليمه والإقامة فيه ومغادرته من طرف إحدى طائرات مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبله المستعملة في خدمة جوية دولية، وكذا تشغيل وملاحة هذه الطائرات خلال تواجدها في إقليمه على طائرات مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر عند الدخول والإقامة والخروج من إقليم هذا الطرف.
- 2- تطبق قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعلقة بالدخول إلى إقليمه والإقامة به ومغادرته وعبوره فيما يخص المسافرين والطاقم والأمتعة والبضائع والبريد كذلك المتعلقة بالدخول والهجرة والجوازات والإجراءات الجمركية والصحية، على الركاب والأمتعة والأطقم والبضائع والبريد المنقولة بواسطة طائرات مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر عند دخول إقليم الطرف الأول أو مغادرته أو أثناء تواجده.

3- بصفة عامة، عند تطبيق القوانين والأنظمة السارية المفعول، لا يجوز لأي طرف متعاقد إعطاء الأفضلية لمؤسساته أو لأي مؤسسات أخرى على خلاف مؤسسات معينة من قبل الطرف الآخر تُشغل خدمات جوية مماثلة.

المادة 7: العبور المباشر

يخضع المسافرون والأمتعة والبضائع في حالة العبور المباشر من خلال إقليم كلا الطرفين دون ترك مجال المطار المخصص لهذا الغرض إلى مراقبة بسيطة. كما يخضع المسافرون والأمتعة والبضائع في حالة العبور المباشر من خلال إقليم أي الطرفين دون ترك مجال المطار المخصص لهذا الغرض إلى مراقبة مكثفة لدواعي أمن الطيران. أو مكافحة المخدرات أو تجنب الدخول غير الشرعي أو لظروف خاصة.

المادة 8: رسوم الاستعمال

1- لا ينبغي لأي طرف متعاقد أن يفرض أو يسمح بفرض رسوم استعمال على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للطرف الآخر أعلى من تلك المفروضة على مؤسساته الخاصة التي تشغل خدمات جوية مماثلة.

2- يخضع تحديد الرسوم المفروضة على شركات الطيران لاستعمال المطارات، المنشآت والمرافق والخدمات الأخرى. وكذلك أية رسوم مقابل استعمال مرافق الملاحة الجوية والاتصالات والخدمات لقوانين وأنظمة كل طرف.

المادة 9: التعريفات

1- تحدد مؤسسات النقل الجوي المعنية بحرية تعريفاتها وتسمى لتطبيق تعريفات معقولة مع الأخذ في الاعتبار جميع العوامل ذات الصلة. خاصة مصلحة الزبناء وتكلفة مميزات خدمات الاستغلال ونسبة العمولة والأرباح المعقولة وجميع الاعتبارات التجارية الأخرى للسوق.

2- لن يكون الطرفان ان ملزمان بإيداع التعريفات المفروضة من قبل مؤسسات النقل الجوي أو المصادقة عليها.

3- وبغض النظر عن البند 1 من هذه المادة، يمكن لأي من الطرفين أن يطلب التزود بالمعلومات حول التعريفات المقترحة من قبل مؤسسته الخاصة أو المؤسسات المعنية التابعة للطرف الآخر قصد نقل البضائع من وإلى إقليمه.

4- دون حصر تطبيق مبادئ المنافسة العادلة وقانون المستهلك لدى كل طرف متعاقد، يمكن لأي طرف متعاقد المبادرة بطلب المشاورات وفقاً للمقتضيات المنصوص عليها بالمادة 22 (مشاورات وتعديلات) من هذا الاتفاق، وذلك قصد:

أ. تجنب التعريفات والممارسات التمييزية غير المعقولة؛

- ب. حماية المستهلكين من التعريفات المرتفعة بشكل غير معقول أو المقيدة بشكل غير معقول بسبب سواء استغلال الوضع المهيمن أو الممارسات المتفق عليها من قبل الناقلات الجوية؛
- ج. حماية مؤسسات النقل الجوي من التعريفات المنخفضة بشكل غير طبيعي وذلك بسبب الإعانات أو المساعدات المباشرة أو غير المباشرة.

المادة 10: تقديم المعلومات

تزود سلطات طيران الخاصة بكل طرف متعاقد سلطات طيران الطرف الآخر. بناء على طلب هذا الأخير بالمعلومات المتعلقة بحركة النقل المنجزة على الخدمات المعتمدة من طرف مؤسساتها الجوية المعنية. تشمل هذه المعلومات الإحصائيات وجميع المعلومات الضرورية لتحديد حجم الحركة المنجزة من طرف هذه المؤسسات على الخدمات المعتمدة.

المادة 11: الاعتراف بالشهادات والرخص

- 1- يعترف كل من الطرفين بشهادات صلاحية الطائرة للطيران وشهادات الأهلية لأفراد طاقم الطائرة والإجازات المسلمة أو المصادق عليها من قبل الطرف الآخر بهدف تشغيل الطرق الجوية المحددة في ملحق هذا الاتفاق. شريطة أن تكون الالتزامات التي يتم تسليم تلك الشهادات والرخص أو المصادقة عليها بموجبها مساوية أو أعلى من الحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية.
- 2- غير أنه يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في عدم الاعتراف، للملاحة داخل إقليمه، بصلاحية تلك الشهادات والإجازات التي سلمت لرعاياه من قبل الطرف الآخر.

المادة 12: السلامة الجوية

- 1- يجوز لكل من الطرفين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن القواعد القياسية الخاصة بالسلامة لدى الطرف الآخر في المجالات المتعلقة بتجهيزات وخدمات الطيران، وأطقم القيادة، والطائرات، وتشغيل الطائرات. ويجب أن تتم تلك المشاورات في غضون ثلاثين (30) يوما ابتداء من تاريخ تقديم هذا الطلب.
- 2- إذا وجد أحد الطرفين، بعد تلك المشاورات، أن الطرف الآخر لا يعتمد بالفعل قواعد متعلقة بالسلامة ولا يشرف عليها في المجالات المشار إليها في البند 1، بحيث نفي بالحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية، فإن الطرف الأول يبلغ للطرف الآخر بتلك الاستنتاجات وبالخطوات التي تعتبر ضرورة لاحترام المعايير الدنيا التي وضعت في لك الوقت بموجب الاتفاقية، ويجب على الطرف الآخر عندئذ أن يتخذ الإجراءات التصحيحية الملائمة اللازمة. ويكون عدم اتخاذ الطرف الآخر الإجراءات اللازمة في غضون 15 يوما أو في مدة أطول كما اتفق عليه، سببا لتطبيق الفقرة (هـ) من البند 1 من المادة 4 (إلغاء رخص التشغيل) من هذا الاتفاق.
- 3- طبقا للمادة 16 من الاتفاقية، من المتفق عليه أيضا أنه يجوز أن تخضع أي طائرة تقوم بتشغيلها مؤسسة للطيران تابعة لأحد الطرفين أو يتم استئجارها، على خدمات من وإلى إقليم الطرف الآخر، عندما تتواجد على إقليم الطرف الآخر، لتفتيش من جانب المندوبين المرخص لهم من الطرف الآخر، على متن

الطائرة وحولها للناكد من صلاحية وثائق الطائرة ووثائق طاقمها وكذا من حالة الطائرة وتجهيزاتها ظاهريا (المشار إليها في هذه المادة "عملية التفتيش") شريطة ألا يتسبب ذلك في تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة.

4- إذا أفضت عملية أو عمليات التفتيش إلى ما يلي:

أ. قلق بالغ بشأن عدم احترام طائرة أو تشغيلها للحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية؛ أو

ب. قلق بالغ بشأن الاعتماد والتطبيق الفعليين لمعايير السلامة التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية:

فيحق للطرف الذي أجرى عملية التفتيش لأغراض المادة 33 من الاتفاقية أن يستنتج أن الالتزامات التي بموجبها تم تسليم شهادات صلاحية الطائرة للطيران وشهادات الأهلية لأفراد طاقم الطائرة أو المصادقة عليها أو أن الالتزامات التي بموجبها يتم تشغيل الطائرة تساوي أو تفوق الحد الأدنى للمعايير المحددة بموجب الاتفاقية.

5- في حال رفض ممثل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي إمكانية مباشرة عملية تفتيش الطائرة المشغلة بمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين طبقا للفقرة 3 من هذه المادة. فيحق للطرف الآخر أن يستنتج وجود قلق بالغ من الحالات المذكورة في الفقرة 4 من هذه المادة ويتوصل إلى الخلاصات المذكورة في تلك الفقرة.

6- يتمتع كل طرف متعاقد بحق تعليق أو تغيير ترخيص التشغيل الخاص بمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر فوراً بعد استنتاج الطرف الأول، سواء نتيجة عملية أو عمليات التفتيش أو رفض إجراء عملية التفتيش أو المشاورات أو غيرها. إن القيام بهذا الإجراء الفوري ضروري من أجل سلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.

7- يجب إلغاء كل إجراء تم اتخاذه من قبل أحد الطرفين طبقا للفقرتين 2 أو 6 من هذه المادة حال انتهاء السبب الذي دعا إلى اتخاذ هذا الإجراء.

المادة 13: أمن الطيران

1- يؤكد الطرفان ان تماشيا مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءا لا يتجزأ من هذا الاتفاق، ودون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي. فإن على الطرفين أن يتصرفا وفقا لأحكام اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقع في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقع في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني، الموقع في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971، وبروتوكول قمع أعمال العنف المحظورة بمطارات الطيران المدني الدولي، الموقع بمونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقع في مونتريال بتاريخ 1 مارس 1991، وكل الاتفاقيات أو البروتوكولات المتعلقة بأمن الطيران التي ينضم إليها الطرفان ان.

- 2- يقدم الطرفان ان. 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 ان. في العلاقات المتبادلة فيما بينهما، وفقا لأحكام أمن الطيران الموضوعه من جانب منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة كملحق لاتفاقية الطيران المدني الدولي بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية على الطرفين. كما يتعين على كل طرف متعاقد إلزام مشغلي الطائرات المدرجين بسجلاته أو الذين يتواجد مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليميه، ومشغلي المطارات الموجودة في إقليميه، بالامتثال لأحكام أمن الطيران المذكورة.
- 4- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز إلزام مشغلي طائراته بمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة 3 أعلاه. والتي يقتضيها الطرف الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليم هذا الطرف الآخر أو مغادرته أو أثناء التواجد فيه. ويتعين على كل طرف متعاقد. أن يتأكد من التطبيق الفعال للإجراءات الملزمة داخل إقليمه، من أجل حماية الطائرات. وضمان تفتيش الركاب، والطاقم، والأمتعة اليدوية، والحقائب والبضائع، ومون الطائرات قبل وأثناء صعود الركاب أو تحميل البضائع. وعلى كل طرف متعاقد، 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 طائرة مدنية، أو أي أفعال غير مشروعة أخرى ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها وكذلك ضد المطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية. على كل طرف متعاقد أن يساعد الطرف الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملزمة التي تستهدف الإسراع في إنهاء الواقعة أو التهديد بوقوعها بسرعة وأمان.
- 6- حين يكون لطرف متعاقد دوافع معقولة للاعتقاد بأن الطرف الآخر لم يحترم مقتضيات السلامة الجوية لبذه المادة، فيخول لذلك الطرف أن يطلب مشاورات فورية مع الطرف الآخر.
- 7- دون المساس بالمادة 4 (سحب أو إلغاء أو تعليق أو حد رخص التشغيل) من هذا الاتفاق، يشكل عدم التوصل إلى اتفاق مرضي في غضون 15 يوما من تاريخ هذا الطلب سببا لإلغاء أو سحب أو تعليق أو حد أو فرض شروط على رخص التشغيل الخاصة بالناقلات الجوية لكلا الطرفين.
- 8- عند وقوع تهديد فوري واستثنائي، يمكن للطرف أن يتخذ الإجراءات المؤقتة قبل مرور 15 يوما.
- 9- يجب إلغاء كل إجراء تم اتخاذه من قبل أحد الطرفين طبقا للفقرة 7 من هذه المادة بعد امتثال الطرف الآخر لمقتضيات هذه المادة.

المادة 14: الإعفاء من الرسوم الجمركية والضرائب

- 1- تعفى الطائرات المشغلة على الخدمات المعتمدة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من لدن أي من الطرفين، وكذا تجهيزات الطائرات واحتياجات الوقود والزيوت ومون الطائرة (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والسجائر). المنقولة على متن هذه الطائرات، وذلك عند الدخول إلى إقليم الطرف الآخر، من

- الرسوم الجمركية ومصاريف التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب المماثلة. شريطة أن تظل هذه المواد على متن الطائرات الى حين إعادة نقلها أو استعمالها أثناء جزء من رحلة منجزة فوق ذلك الإقليم.
- 2- مع مراعاة الفقرة (3) من هذه المادة، تعفى كذلك من رسوم الجمارك ومصاريف التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب المماثلة باستثناء الضرائب المتعلقة بالخدمات المقدمة كل من:
- أ. مؤن الطائرة التي شحنت في إقليم أحد الطرفين وذلك في الحدود التي عينها سلطات طيران الطرف المذكور والموجهة للاستعمال على متن الطائرات المغادرة التي تؤمن خدمة محتمة للطرف الآخر؛
 - ب. قطع الغيار المستوردة على إقليم أحد الطرفين لصيانة أو إصلاح الطائرات المستعملة لأجل الخدمات المعتمدة. من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من لدن الطرف الآخر؛
 - ج. زيوت التشحيم والمواد الاستهلاكية المخصصة لتموين الطائرات عند الوصول، العبور والمغادرة 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 الطرف الذي تزودت منه الطائرة.
- 3- تخضع المعدات و المؤن المشار إليها في الفقرات الفرعية (أ) و (ب) و (ج) من الفقرة 2 من هذه المادة لحراسة ومراقب الجمارك الخاصة بالطرفين .
- 4- تعفى الأمتعة والبضائع العابرة مباشرة، من حقوق الجمارك والضرائب الأخرى المشابهة شريطة أن تكون خاضعة لحراسة ومراقبة الجمارك.
- 5- لا يمكن تفريغ التجهيزات العادية للطائرات وكذا الأدوات والمؤن التي توجد على متن طائرات إحدى المؤسسات المعينة التابعة لأحد الطرفين في إقليم الطرف الآخر إلا بعد موافقة سلطات جمارك ذلك الطرف الآخر، ويمكن لسلطات الجمارك هذه أن تفرض وضع هذه التجهيزات والأدوات والمؤن تحت مراقبتها إلى أن يعاد نقلها أو إذا تم الإتفاق بشأنها على خلاف ذلك طبقاً للقوانين والأنظمة الجمركية.

المادة 15: الأنشطة التجارية

- 1- وفقاً لتوانين وتنظيمات الطرف الآخر، يمنح لكل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي معينة تابعة لأحد الطرفين الحقوق التالية:
- أ. فيما يتعلق بالدخول والإقامة والعمل. جلب وإبقاء، فوق إقليم الطرف الآخر. موظفيا الإداريين والمختصين الآخرين، وكذا التجهيزات المكتبية، والتجهيزات الأخرى والمستلزمات الترويجية الضرورية لتسيير خدماتها الجوية الدولية؛
 - ب. توظيف موظفين تقنيين وإداريين وتجاريين من جنسيتها وفق القوانين والتنظيمات الجاري بها العمل في الدولة التي سيشغل بها هؤلاء الموظفين؛
 - ج. الاستعانة بخدمات موظفي أي منظمة أو شركة أو مؤسسة للنقل الجوي أخرى تشتغل بإقليم الطرف الآخر؛
 - د. تأسيس مكاتب بإقليم الطرف الآخر لأغراض تدبير الخدمات الجوية وترويجها وبيعها؛

هـ. بيع الخدمات الجوية الدولية والمنتجات المتعلقة بذلك وتسويقها بإقليم الطرف الآخر، إما مباشرة أو بواسطة وكلائها أو وسطاء آخرين إذا رغبت في ذلك، ويجب أن يجري هذا البيع بالعملة المحلية أو بالعملة القابلة للتحويل الخاصة بالدول الأخرى:

و. تحويل، بناء على طلب، فائض الأرباح المحصل عليها محليا إلى إقليم مؤسسته. ويسمح حق المؤسسة النقل الجوي تحويل الأموال فورا ودون قيود أو ضرائب وفق أسعار الصرف المعمول بها في المعاملات التجارية والمبلغ المحول بالتاريخ الذي يقوم فيه صاحب الطلب بتعبئة طلب التحويل. فتجرى هذه التحويلات طبقا لتنظيمات أسعار العملة الصعبة المعمول بها بالنسبة للطرف المعني بالأمر:

2- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين إبرام اتفاقيات للتسويق التجاري وفق القوانين والتنظيمات والسياسات الوطنية، كالاتفاقيات المتعلقة بنظام السعة المحجوزة، أو المشاركة في نظام تقاسم الرموز أو التأجير مع مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر أو مؤسسات طرف ثالث شريطة أن تتوفر هذه المؤسسات على رخصة التشغيل المناسبة.

3- قد يفرض على مؤسسة النقل الجوي التجاري إيداع أيا من اتفاقيات التعاون في التسويق التجاري المقترحة لدى سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين قبل اعتمادها.

4- حين تطرح مؤسسة النقل الجوي التجاري خدمات البيع، ينبغي عليها أن توضح لمشتري تذاكر تلك الخدمات، في نقطة البيع، أي مؤسسة للنقل الجوي ستصبح المؤسسة المشغلة، وأي قطاع من الخدمات ومع أي من مؤسسات النقل الجوي. سيدخل المشتري في علاقة تعاقدية.

المادة 16: تأجير الطائرة

1- يمكن لأي من الطرفين منع استعمال طائرة مستأجرة للخدمات طبقا لهذا الاتفاق، والتي لا تمثل مقتضيات المادة 12 (السلامة الجوية) والمادة 13 (أمن الطيران) بهذا الاتفاق.

2- مع مراعاة الفقرة 1 من هذه المادة، يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين تشغيل خدمات طبقا لهذا الاتفاق عن طريق استعمال طائرات مستأجرة تحترم الالتزامات المنصوص عليها بالمادة 12 (السلامة الجوية) والمادة 13 (أمن الطيران) بهذا الاتفاق.

المادة 17: تغيير الطائرات

يجوز لمؤسسة نقل جوي معينة، في أي جزء دولي أو أجزاء من الطرق المحددة، أن تشغل رحلاتها الدولية دون أي قيد لتغيير، في أي نقطة من الطريق، نوع الطائرة المشغلة أو رقمها؛ شريطة أن [باستثناء جميع خدمات الشحن] يكون النقل ما وراء هذه النقطة استمرارا للنقل من إقليم الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي، وفي الاتجاه المعاكس يعد النقل إلى إقليم الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي استمرارا للنقل انطلاقا من ما وراء هذه النقطة.

المادة 18: المناولة الأرضية

1- مع مراعاة أحكام السلامة المعمول بها، بما في ذلك معايير منظمة الطيران المدني الدولي والممارسات التي توصي بها، الواردة في الملحقين 6 و17، وطبقا للمقتضيات التشريعية والتنظيمية المحلية، يرخص كل طرف لمؤسسات النقل الجوي للطرف الآخر، بناء على اختيار كل مؤسسة نقل جوي، ما يلي:

- أ. أداء خدمات المناولة الأرضية الخاصة بها.
- ب. الانضمام مع أخرى لتشكيل كيان يقدم الخدمات: و / أو
- ج. الاختيار بين مقدمي الخدمات المتنافسة.

2- عندما تكون القواعد الداخلية للطرف تقيد ممارسة الحقوق المذكورة أعلاه، تعامل شركات الطيران على نحو غير تمييزي فيما يتعلق بخدمات المناولة الأرضية الممنوحة من طرف مقدمي المناولة المعتمدين أو المرخصين.

3- تخضع ممارسة الحقوق المنصوص عليها في الفقرة 1 من هذه المادة إلى القيود المادية أو التشغيلية الناتجة عن اعتبارات السلامة أو أمن الطيران في المطار.

المادة 19: الخدمات متعددة الوسائط

على الرغم من أي حكم آخر من هذا الاتفاق، يسمح لمؤسسات النقل الجوي ومقدمي الخدمات غير المباشرة لنقل البضائع للطرفين، دون قيد، باستخدام أي وسيلة نقل برية للبضائع في علاقة مع النقل الجوي الدولي إلى أو من أي نقط في إقليم الطرفين أو في دول ثالثة، بما في ذلك النقل إلى أو من جميع المطارات بتسهيلات جمركية، بما في ذلك، حيثما أمكن تطبيقه، الحق في نقل البضائع تحت النظام الجمركي بموجب القوانين والأنظمة المعمول بها، وتمكن هذه البضائع، سواء كانت منقولة عن طريق البر أو عن طريق الجو، من الوصول إلى خدمات المطارات الجمركية وتسهيلاتها، وقد تختار مؤسسات النقل الجوي أن تقوم بنفسها وسيلة النقل البري أو أن توفرها من خلال ترتيبات مع ناقلات برية أخرى، بما في ذلك النقل البري الذي تشغله مؤسسات نقل جوي أخرى ومقدمي نقل البضائع غير مباشرين.

ويمكن تقديم خدمات الشحن متعدد الوسائط هذه بطريقة منفردة، من خلال سعر للنقل الجوي والبري المجتمع، شريطة عدم تضليل الشاحنين بشأن الوقائع المتعلقة بهذا النقل.

المادة 20: أنظمة الحجز بالحاسوب (CRS)

يطبق كل طرف مدونة السلوك الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي لتنظيم وتشغيل نظم الحجز بالحاسوب داخل إقليمها بما يتماشى مع الأنظمة والالتزامات السارية الأخرى المتعلقة بأنظمة الحجز بالحاسوب.

المادة 21: الموافقة على جداول الرحلات

1- يتعين على مؤسسة النقل الجوي المعنية لأي طرف متعاقد أن تقدم جداول رحلاتها المرتقبة إلى سلطات طيران الطرف الآخر من أجل الموافقة عليها. وذلك ثلاثون (30) يوماً على الأقل قبل تشغيل الخدمات المعتمدة. كما يطبق نفس الاجراء على أي تغيير يطالها.

2- إذا رغبت مؤسسة النقل الجوي المعنية لأحد الطرفين في تشغيل رحلات إضافية على لخدمات المعتمدة خارجة عن برنامج التشغيل الموافق عليه. يجب على مؤسسة النقل الجوي هذه أن تقدم مسبقاً طلباً للترخيص من قبل سلطات طيران الطرف الآخر. ويجب عادة تقديم هذه الطلبات على الأقل ثلاثة (3) أيام عمل على الأقل قبل تشغيل هذه الرحلات.

المادة 22: الرحلات غير المنتظمة / الرحلات العارضة

1- يحق لشركات الطيران لكل طرف نقل الركاب العارضين الدوليين (وأمنعتهم المصحوبة) و/أو البضائع (بما في ذلك. من بين أمور أخرى، الجمع بين الركاب والبضائع).

2- يعمل كل طرف. شريطة المعاملة بالمثل، على الاستجابة في غضون المواعيد التي حددها سلطات الطرفين دون تأخير على طلبات الرحلات غير المنتظمة أو العارضة التي تقوم بها شركات الطيران المرخصة من قبل الطرف الآخر.

3- تطبق الأحكام المتعلقة بتطبيق القوانين. ومنح حقوق النقل. والاعتراف بالشهادات والرخص، والأمن، وسلامة الطيران. وحقوق الاستعمال، والرسوم الجمركية. والاحصائيات والمشاورات وأي مادة أخرى من هذا الاتفاق ذات صلة، بما في ذلك الضرائب المحلية، على الرحلات غير المنتظمة أو العارضة المشغلة من طرف شركات طيران أحد الطرفين من وإلى إقليم الطرف الآخر.

المادة 23: المشاورات والتعديلات

1- تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين بروح من التعاون الوثيق، بالتشاور فيما بينها من وقت لآخر لضمان تنفيذ مقتضيات هذا الإتفاق وملحقاته والامتثال لها بصورة مرضية. كما تقوم تلك السلطات بالتشاور فيما بينها إن اقتضى الحال لتعديل هذا الإتفاق أو ملحقاته.

2- يجوز لأي من الطرفين أن يطلب إجراء مشاورات شفوية أو عن طريق تبادل المراسلات، وما لم يتفق الطرفان ان على خلاف ذلك، تبدأ هذه المشاورات في أجل ثلاثين (30) يوماً من تاريخ تسلم الطلب.

3- يتم أي تعديل لهذا الإتفاق أو ملحقاته عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية، ويدخل حيز التنفيذ في التاريخ المنصوص عليه في آخر مذكرة.

المادة 24: الاتفاقات متعدد الأطراف

إذا انضم كلا الطرفين إلى اتفاق متعدد الأطراف يعالج مماثل يشملها هذا الاتفاق، فإنهما يتشاوران لتحديد ما إذا وجب تعديل هذا الاتفاق ليأخذ بعين الاعتبار الاتفاق متعددة الأطراف.

المادة 25: تسوية الخلافات

- 1- إذا نشأ خلاف بين الطرفين حول تفسير أو تطبيق هذا الإتفاق، فإنهما يعملان جاهدين على تسويته أولاً عن طريق المشاورات والمفاوضات المباشرة.
- 2- إذا لم يتم التوصل إلى تسوية بالطرق المشار إليها أعلاه، يعرض الخلاف بطلب من أحد الطرفين على محكمة (تسمى فيما بعد الهيئة التحكيمية) تتألف من ثلاثة محكمين. يعين كل من الطرفين محكماً واحداً ويتفق المحكمان المعينان على تعيين المحكم الثالث. ويتعين ألا يكون المحكم الثالث مواطناً لأحد الطرفين، ويرأس هذا المحكم الهيئة التحكيمية.
- 3- يعين كل من الطرفين محكماً في أجل ستين (60) يوماً من تاريخ استلام الإشعار بطلب عرض الخلاف على هيئة تحكيمية من الطرف الآخر وذلك بالطرق الدبلوماسية. ويعين المحكم الثالث في غضون سبعة (60) يوماً إضافية. إذا لم يعين أحد الطرفين المحكم خلال المدة المحددة أو إذا لم يتم تعيين المحكم الثالث خلال المدة المحددة، يجوز لأي من الطرفين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين محكم أو محكمين بحسب ما يقتضيه الحال. وإن كان الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين، فإن نائب الرئيس الأكثر أقدسية يتولى التحكيم ما لم يكن مجرداً من الأهلية.
- 4 - تحدد الهيئة التحكيمية نظامها الداخلي.
- 5- مع مراعاة القرار النهائي للهيئة التحكيمية، فإن الطرفين يتحملان بالتساوي المصاريف الأولية المتعلقة بالتحكيم.
- 6- يمثل الطرفان ان لكل قرار يصدر عن الهيئة التحكيمية.
- 7- إذا لم يمثل أحد الطرفين لقرار الهيئة التحكيمية الصادر بمقتضى هذه المادة، يجوز للطرف الآخر بقدر ما يدوم عدم الامتثال، حد أو سحب أو تعليق أو إلغاء الحقوق أو الامتيازات التي منحها بموجب هذا الإتفاق للطرف المخل أو لمؤسسة النقل الجوي المخلة التابعة له.

المادة 26: إنهاء الاتفاق

يجوز لأي من الطرفين أن يخطر الطرف الآخر، في أي وقت، كتابة وعبر الطرق الدبلوماسية، بنيته في إنهاء هذا الاتفاق. على أن يتم إبلاغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي. في هذه الحالة ينتهي العمل بهذا الإتفاق بعد مرور إثني عشر (12) شهراً من تاريخ تسلم الطرف الآخر للإخطار، أو بعد أي مدة أقصر تم الإتفاق عليها بين الطرفين، ما لم يتم سحب الإخطار باتفاق مشترك قبل انتهاء مدة الصلاحية. وإذا لم يتوصل الطرف الآخر بإخطار الاستلام فيعتبر أن الإخطار قد تم تسلمه بعد مضي أربعة عشر (14) يوماً من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي لنفس الإخطار.

المادة 27: تسجيل الإتفاق

يقوم الطرفان ان بتسجيل هذا الإتفاق وكذا التعديلات اللاحقة الخاصة به لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة 28: دخول حيز التنفيذ

يطبق هذا الاتفاق بصفة مؤقتة ابتداء من تاريخ التوقيع عليه. ويدخل حيز التنفيذ بتاريخ التوصل بأخر إشعار، عبر القنوات الدبلوماسية، يشعر من خلاله الطرفان ببعضهما البعض باستكمال الإجراءات القانونية المطلوبة لدخوله حيز التنفيذ.

وإثباتا لذلك قام الموقعان أدناه المخول لهما بذلك من قبل حكومتهما بالتوقيع على هذا الاتفاق.

حرر بالرباط بتاريخ 20 يوليوز 2018، في نظيرين أصليين باللغات العربية والإسبانية والإنجليزية، ولكل النصوص نفس الحجية.

وفي حال الاختلاف في تأويل مقتضيات هذا الاتفاق يرجح النص الإنجليزي.

عن
حكومة جمهورية الدومينيكان

ميجيل فاركاس
وزير العلاقات الخارجية

عن
حكومة المملكة المغربية

ناصر بوريطة
وزير الشؤون الخارجية والتعاون الدولي

*

* *

الملحق الأول
الطرق

أ- الطرق المشغلة من طرف شركات الطيران المعينة من طرف المملكة المغربية

النقط بالمغرب	النقط الوسطية	النقط بالدومينيكان	النقاط ما وراء
أية نقطة أو أي نقط	أية نقطة أو أي نقط	أية نقطة أو أي نقط	أية نقطة أو أي نقط

ب- الطرق المشغلة من طرف شركات الطيران المعينة من طرف جمهورية الدومينيكان

النقط بالدومينيكان	النقط الوسطية	النقط بالمغرب	النقاط ما وراء
أية نقطة أو أي نقط	أية نقطة أو أي نقط	أية نقطة أو أي نقط	أية نقطة أو أي نقط

ملاحظة 1: يمكن حذف أية نقطة أو كل النقط الوسطية و/ النقط ما وراء بالطرق المحددة إذا رغبت أي مؤسسة للنقل الجوي بذلك في أي من أو كل الرحلات.

ملاحظة 2: يجب أن تخضع ممارسة حقوق النقل بموجب الحرية الخامسة لمصادقة سلطات طيران الطرفين.

مرونة التشغيل

يجوز لأي مؤسسة للنقل الجوي المعينة أن تقوم، بخصوص أي رحلة أو رحلاتها وحسب اختياراتها:

- تشغيل الرحلات في أي من الاتجاهين أو كلا الاتجاهين.
- الجمع بين أرقام رحلات مختلفة في عملية طائرة واحدة.
- الاركاب والانزال خلال التوقف في أي نقطة من جدول الطرق، شريطة عدم تجاوز مدة مكوث الطائرة في أي نقطة سبعة (7) أيام.

نسخة مطابقة لأصل النص
كما وافق عليه مجلس النواب