المملكة المغربية

البرلمان

مجلس المستشارين

# مشروع قانون رقم 23.18
# يوافق بموجبه على الاتفاقية بشأن الخدمات الجوية، الموقعة بالرباط في 27 فبراير 2018 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة مملكة البحرين

(كما وافق عليه مجلس المستشارين في 08 يناير 2019)

نسخة مطابقة لأصل النص
كما وافق عليه مجلس المستشارين
عبد الحكيم بن شماش
رئيس مجلس المستشارين

# مشروع قانون رقم 23.18
# يوافق بموجبه على الاتفاقية بشأن الخدمات الجوية، الموقعة بالرباط في 27 فبراير 2018 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة مملكة البحرين

---

مادة فريدة

يوافق على الاتفاقية بشأن الخدمات الجوية، الموقعة بالرباط في 27 فبراير 2018 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة مملكة البحرين.

*
* *

## اتفاقية
## بين حكومة المملكة المغربية
## وحكومة مملكة البحرين
## بشأن الخدمات الجوية

إن حكومة المملكة المغربية وحكومة مملكة البحرين المشار إليهما بـ " الطرفين المتعاقدين ".

باعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع عليها بشيكاغو في السابع من ديسمبر 1944.

ورغبة منهما في إنشاء نظام طيران دولي يقوم على المنافسة العادلة بين مؤسسات النقل الجوي في السوق مع أدنى حد من التدخل الحكومي،

ورغبة منهما في تسهيل التوسع في فرص الخدمات الجوية الدولية،

واعترافا منهما بأن الخدمات الجوية الدولية الفعالة تعزز التجارة ومصالح المستهلكين والتنمية الاقتصادية.

ورغبة منهما في تمكين مؤسسات النقل الجوي من أن تقدم للجمهور خيارات متنوعة من الخدمات الجوية، ورغبة منهما في تحفيز مؤسسات النقل الجوي لتطوير وتقديم الأسعار المتجددة والتنافسية.

ورغبة منهما في ضمان أعلى درجة من الأمن والسلامة للخدمات الجوية الدولية، وذلك في إطار إعادة تأكيد قلقهما البالغ بشأن الأفعال والتهديدات التي ترتكب ضد سلامة الطائرات، وتلك التي تهدد سلامة الأشخاص أو الممتلكات، وتلك التي تؤثر سلبا على تشغيل الخدمات الجوية، وتلك التي تزعزع ثقة الجمهور بسلامة الطيران المدني.

**قد اتفقتا على ما يلي:**

### المادة (1)
### تعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية، وما لم يتطلب سياق النص خلاف ذلك:

أ) يعني مصطلح " معاهدة شيكاغو " معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع عليها بشيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944، بما في ذلك جميع الملاحق المعتمدة بموجب المادة (90) من تلك المعاهدة وأية تعديلات على الملاحق أو المعاهدة بموجب المادتين (90) و (94/أ) منها بقدر ما تكون تلك الملاحق والتعديلات سارية بالنسبة للطرفين المتعاقدين.

ب) يعني مصطلح " سلطات الطيران " بالنسبة لحكومة المملكة المغربية الوزارة المكلفة بالطيران المدني أو هيئة يعهد إليهما القيام بأي سلطة متعلقة بالطيران المدني، وبالنسبة لحكومة مملكة البحرين، وزارة والمواصلات والاتصالات، ممثلة في شؤون الطيران المدني، أو أي شخص آخر أو هيئة مفوضة بممارسة وظائف تؤدى حاليا بواسطة السلطات المذكورة.

ج) يعني مصطلح " الخدمات المتفق عليها " الخدمات الجوية الدولية المنتظمة على الطرق المحددة في ملحق هذه الاتفاقية لنقل المسافرين والبضائع والأمتعة والبريد.

د) يعني مصطلح " مؤسسة النقل الجوي المعينة " أية مؤسسة نقل جوي تعين وترخص وفقاً للمادة (4) من هذه الاتفاقية.

نسخة مطابقة لأصل النص
كما وافق عليه مجلس المستشارين

هـ) يعني مصطلح " الطريق المحدد " الطريق المحدد في ملحق هذه الاتفاقية.
و) يعني مصطلح " السعة " فيما يتعلق بأية طائرة، حمولة تلك الطائرة المتاحة على الطريق المحدد أو على جزء من ذلك الطريق، وفيما يتعلق بـ "الخدمة المتفق عليها "، فإنه يعني سعة الطائرة المستخدمة في تلك الخدمة مضروبة في عدد مرات التشغيل من قبل تلك الطائرة خلال المدة الممنوحة على الطريق المحدد أو على جزء منه.
ز) يكون لمصطلح " إقليم "
- بالنسبة للمملكة المغربية المناطق البرية والمياه الإقليمية المتاخمة لها والموجودة تحت سيادتها؛
- بالنسبة لمملكة البحرين: المعنى المحدد في المادة (2) من معاهدة شيكاغو.
ح) يكون لمصطلحات " خدمة جوية " و"خدمة جوية دولية " و" مؤسسة النقل الجوي " و" التوقف لأغراض غير تجارية " ذات المعاني المحددة لها في المادة (96) من معاهدة شيكاغو.
ط) يعني مصطلح " التعرفة " الأسعار التي تدفع لقاء نقل المسافرين والأمتعة والبضائع، وشروط تطبيق تلك الأسعار، بما في ذلك العمولات، وأجور وشروط الوكالة، أو البيع لوثائق النقل باستثناء أجور وشروط نقل البريد.
ي) مصطلح " ملحق " يعني ملحق هذه الاتفاقية. ويشكل الملحق جزء لا يتجزأ من الاتفاقية، وأية إشارة للاتفاقية تشمل الإشارة للملحق ما لم ينص على خلاف ذلك.
ك) يكون لمصطلحات " المعدات الأرضية " و " خزين الطائرة " و " قطع الغيار " المعاني المحددة لها تباعا في الملحق (9) من معاهدة شيكاغو.

## المادة (2)
## تطبيق معاهدة شيكاغو

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

## المادة (3)
## منح الحقوق

1 – يمنح كل طرف الطرف الأخر الحقوق المحددة في هذه الاتفاقية بغرض تشغيل الخدمات الجوية الدولية على الطرق المحددة في جدول الطرق الملحق لهذه الاتفاقية.

2 – وفقاً لأحكام هذه الاتفاقية، تتمتع مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد بالحقوق التالية:

أ ) حق الطيران دون هبوط عبر إقليم الطرف الآخر .

ب ) حق التوقف في إقليم الطرف الآخر لأغراض غير تجارية .

ج ) حق التوقف في الإقليم المذكور في النقاط المحددة على ذلك الطريق المبين في ملحق هذه الاتفاقية لغرض أخذ وإنزال حركة نقل جوي دولية بصورة مجتمعة أو منفردة.

3 – لا يوجد بالفقرة (2) من هذه المادة ما يمنح مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي طرف الحق في أن تنقل داخل الطرف الأخر الركاب والبضائع والبريد مقابل أجر باتجاه نقطة أخرى في ذات الإقليم التابع للطرف الآخر.

4 – إذا لم تتمكن مؤسسة نقل جوي معينة من قبل طرف متعاقد من تشغيل خدمة ما على طرقها الجوية المعتادة بسبب نزاع مسلح، أو كوارث طبيعية، أو أعمال شغب سياسية، أو نتيجة

تطورات معرقلة، فعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يبذل قصارى جهده لتسهيل استمرار تشغيل تلك الخدمة من خلال إعادة الترتيب المناسب لتلك الطرق.

المادة (4)
التعيين ومنح ترخيص التشغيل

1 – يكون لكل طرف متعاقد الحق في تعيين مؤسسة نقل جوي أو أكثر بغرض تشغيل الخدمات المتفق عليها. ويسري ذلك التعيين من خلال تبادل إخطار كتابي بين سلطات الطيران بكلا الطرفين المتعاقدين.

2 – تمنح سلطات الطيران التي استلمت إخطار التعيين، وفقا لأحكام الفقرتين (3) و (4) من هذه المادة، مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ترخيص التشغيل اللازم فوراً.

3 – يجوز لسلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطالب مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بأن تثبت أنها مؤهلة ومستوفية للشروط التي تفرضها القوانين والأنظمة التي تسري بشكل طبيعي على تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل السلطات المذكورة طبقاً لأحكام معاهدة شيكاغو.

4 – يكون لكل طرف متعاقد الحق في رفض قبول تعيين أية مؤسسة نقل جوي، وفي رفض منح ترخيص التشغيل المشار إليه في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة، أو في فرض الشروط التي يراها ضرورية لممارسة الحقوق المحددة في المادة (3) من هذه الاتفاقية، وذلك في أية حالة لم يثبت لهذا الطرف المتعاقد أن الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية على هذه المؤسسة ملوطنان بيد الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي أو بيد مواطنيه او ان مركز الاعمال الرئيسي لا يقع في اقليم الطرف المتعاقد الذي عينها.

5 – يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة في حال استلامها ترخيص التشغيل على النحو المقرر في الفقرة (2) من هذه المادة، أن تبدأ في أي وقت تشغيل الخدمات المتفق عليها، بشرط أن تكون التعرفة الموضوعة وفقا لأحكام المادة (7) من هذه الاتفاقية سارية المفعول.

المادة (5)
إلغاء وإيقاف ترخيص التشغيل

1 – يكون لكل طرف متعاقد الحق في إلغاء ترخيص التشغيل، أو إيقاف ممارسة الحقوق المحددة في المادة (3) من هذه الاتفاقية من قبل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو في فرض الشروط التي يراها ضرورية لممارسة تلك الحقوق في الحالات التالية:

أ) إذا لم تستطع مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المذكورة أن تثبت بأن الملكية الجوهرية والسيطرة الفعلية منوطنان بيد الطرف المتعاقد الذي عينها أو بيد مواطنيه او ان مركز الاعمال الرئيسي لا يقع في اقليم الطرف المتعاقد الذي عينها، أو

ب) إذا فشلت مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المذكورة في الالتزام بقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق، أو قامت بخرق هذه القوانين والأنظمة، أو

ج) إذا فشلت مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المذكورة في تشغيل الخدمات المتفق عليها وفقا للشروط المبينة بهذه الاتفاقية.

2 – ما لم يكن الإجراء الفوري ضروريا لمنع خرق القوانين والأنظمة المشار إليها أعلاه، أو إذا لم تتطلب السلامة أو الأمن اتخاذ إجراء وفقا لأحكام المادة (13) ((السلامة الجوية)) أو المادة (14) ((أمن الطيران))، فإن الحقوق المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة تمارس فقط بعد التشاور بين سلطات الطيران وفقا للمادة (21) ((التشاور والتعديل)) من هذه الاتفاقية.

## المادة (6)
## الإعفاء من الضرائب الجمركية وغيرها من الرسوم

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

2 – إن مؤن الوقود وزيوت التشحيم، وقطع الغيار، والمعدات العادية، ومستودعات الطائرة التي يتم إدخالها إلى إقليم أحد الطرفين بواسطة مؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرف الآخر، أو نيابة عنها، أو التي تنقل على متن طائرة مشغلة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة والمعدة فقط للاستخدام في تشغيل الخدمات الجوية الدولية، تكون معفية من كل الضرائب الجمركية، والرسوم، والضرائب المفروضة في إقليم الطرف الأول، حتى لو استخدمت هذه المؤن في جزء من الرحلة التي تتم فوق إقليم الطرف الذي أخذت منه على متن ذات الطائرة.
وقد يتطلب أن تبقى المواد المذكورة أعلاه تحت إشراف ومراقبة الجمارك.

3 – يجوز تفريغ المعدات العادية، وقطع الغيار، ومستودعات الطائرة، ومؤن الوقود، وزيوت التشحيم التي تبقى على متن طائرة أي من الطرفين، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بعد موافقة سلطات الجمارك في ذلك الطرف، والتي يمكن أن تطلب بأن توضع تلك المواد تحت إشرافها إلى الوقت الذي يعاد فيه تصديرها، أو إلى أن يتم التخلص منها وفقا للأنظمة الجمركية.

4 – يخضع المسافرون والبضائع والأمتعة في حالة العبور المباشرة لإقليم أحد الطرفين، عندما لا يغادرون المنطقة المخصصة لذات الغرض في نطاق المطار لرقابة مبسطة. وتعفى أيضا البضائع والأمتعة في حالة العبور المباشر من الضرائب الجمركية وغيرها من الضرائب المماثلة.

5 – تعفى من جميع الضرائب الجمركية و/أو الضرائب الأخرى طبقاً لمبدأ المعاملة بالمثل، المستندات الرسمية التي تحمل شعار مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي مثل بطاقات الأمتعة، وتذاكر السفر، وقوائم الشحن الجوي، وبطاقات الركوب، وجداول التشغيل الزمنية، والأدوات المكتبية والأرضية، وأدوات الاتصال التي يتم إدخالها إلى إقليم أي من الطرفين بغية الاستخدام الحصري من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة لصالح الطرف الآخر.

## المادة (7)
## التعرفة

1- تحدد المؤسسات المعينة بحرية تعريفاتها وتعمل على تطبيق تعريفات معقولة تأخذ بعين الاعتبار كل عناصر التقييم المتضمنة خاصة مصالح المستعملين وتكاليف التشغيل وخصائص الخدمة ونسب العمولة والربح المعقول وكل الاعتبارات التجارية في السوق.

2- لكل طرف أن يطلب من مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر أن تودع لديه وتشعره بالتعرفة المقترحة من قبلها مقابل النقل من وإلى إقليمه. ويجوز طلب هذا الإيداع أو الإشعار قبل ثلاثين يوماً على الأقل من التاريخ المقترح لتطبيقها، ويجوز في حالات خاصة تقليص هذه المدة.

3- لا يجوز لأي طرف أن يتخذ إجراء أحادي الجانب لمنع البدء بالتعرفة المقترحة على أساس النقل بين إقليمي الطرفين أو بين إقليم الطرف الآخر وإقليم دولة ثالثة.

4- يجوز لأي من الطرفين أن يمنح صراحة الموافقة على التعرفة وفقا للفقرة (3) أعلاه لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي تودع لديه التعرفة المقترحة. وإذا لم يتفق أي من الطرفين أن التعرفة تقع ضمن الفئات المصنفة في الفقرة (1) أعلاه، فعليه أن يعطي الطرف الآخر إخطاراً بعدم الرضا في أقرب وقت ممكن، ويجوز له أن يتخذ إجراءات التشاور المنصوص عليها في الفقرة (5) أدناه.

ومع ذلك، فإنه ما لم يتفق الطرفان بصورة كتابية على رفض التعرفة المعنية وفقاً لهذه الإجراءات، فإن ذات التعرفة تعتبر موافقا عليها.

5- يجوز لكل طرف أن يطلب التشاور بشأن أية تعرفة تفرضها مؤسسة نقل جوي تابعة لأي من الطرفين مقابل الخدمات التي تغطيها هذه الاتفاقية، بما في ذلك التعرفة التي أصبحت موضوعا لإخطار عدم الرضا. وتعقد هذه المشاورات خلال ثلاثين يوماً بعد استلام الطلب. ويتعاون الطرفان في توفير المعلومات الضرورية لمعالجة هذا الموضوع، وإذا توصلا إلى اتفاق فيما يتعلق بالتعرفة التي تم الإخطار بشأنها، فعليهما أن يبذلا أفضل جهودهما لوضع هذا الاتفاق موضع التنفيذ، ولكن إذا لم يتوصلا لأي اتفاق فإن التعرفة المعنية تسري أو تستمر في السريان.

6- تصدر الموافقة على التعرفة المقترحة صراحة. ومع ذلك فإنه في حالة عدم رفض أي من سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين التعرفة المقترحة خلال مدة معقولة أن أمكن ذلك في غضون ثلاثين يوما من تاريخ تقديمها للموافقة، فتعتبر هذه التعرفة موافقا عليها. وفي حالة تقليص مدة التقديم وفقا للفقر (5) من هذه المادة، فإنه بإمكان سلطات الطيران أن تتفق على تقليص المدة التي يتم خلالها الإخطار بعدم الموافقة عليها تبعاً لذلك.

7- إذا لم يتم الاتفاق على التعرفة وفقا للفقرتين (3) و (4) من هذه المادة، أو إذا تم إخطار عدم الرضا خلال المدة المقررة وفقا للفقرة (5) من هذه المادة، فعلى سلطات الطيران التابعة للطرفين أن تسعى لتحديد التعرفة بالاتفاق فيما بينها.

8- إذا لم تتمكن سلطات الطيران التابعة للطرفين أن تحدد التعرفة وفقا للفقرة (7) من هذه المادة، فيحل النزاع وفقا لأحكام المادة (22) من هذه الاتفاقية.

9- تبقى التعرفة الموضوعة وفقا لأحكام هذه المادة سارية إلى أن توضع تعرفة جديدة. ومع ذلك لا يمدد العمل بالتعرفة بسبب هذه المادة لأكثر من اثني عشر (12) شهراً بعد التاريخ الذي تعتبر فيه التعرفة منتهية.

## المادة (8)
## ممارسة الحقوق

1. تتاح لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد فرص عادلة ومتساوية لنقل الحركة على الخدمات المتفق عليها في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين، وإنزالها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو العكس، ويجب أن تعتبر ذات الصفة تكميلية لنقل أو إنزال الحركة في إقليم

الطرف المتعاقد الآخر، وكذلك من وإلى النقاط المحددة على الطريق الجوي المخصص لذلك. ويجب على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف أن تأخذ في اعتبارها بشكل أساسي مصلحة مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر حين قيامها بتوفير سعة الحركة المنقولة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، والتي يتم انزالها في النقاط المحددة على الطريق الجوي أو العكس بحيث لا تؤثر تلك الحركة بنحو غير ملائم على مصالح مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

2. يجب أن تكون الخدمات التي تقدمها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الأخر مرتبطة بمتطلبات الجمهور للنقل على الطرق الجوية المحددة، ويجب أن تتوافر فيها كهدف أساسي شروط السعة الكافية لمواجهة متطلبات نقل المسافرين والبضائع والبريد الذي يتم شحنه أو تفريغه في إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي.

3. توضع شروط نقل المسافرين والبضائع والبريد مما يتم شحنه من إقليم الطرف المتعاقد الآخر وتفريغه في نقاط بدول أخرى على الطرق الجوية المحددة أو العكس وفقا للمبادئ العامة بحيث تكون السعة مرتبطة بما يلي:

(أ) متطلبات نقل الحركة المنقولة أو المتجهة إلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي.

(ب) متطلبات نقل الحركة بالمنطقة التي تمر عبرها طائرات مؤسسة النقل الجوي، بعد الأخذ في الحسبان الخدمات الجوية الأخرى التي تقدمها مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول الواقعة في ذات المنطقة.

(ج) المتطلبات الاقتصادية لمقاطع التشغيل التي تمر خلالها عمليات مؤسسة النقل الجوي.

4. يتفق الطرفان المتعاقدان على السعة التي سيتم تقديمها قبل البدء بالخدمات المتفق عليها. أما السعة التي سيتم توفيرها لاحقا، فيتم التباحث بشأنها من وقت لأخر بين سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين، ويتم التأكيد على أي تغيير في السعة المتفق عليها عبر تبادل المذكرات بينهما.

## المادة (9)
## تطبيق القوانين والأنظمة

1- تسري قوانين وأنظمة الطرف المتعاقد التي تنظم دخول الطائرات العاملة المرتبطة بالملاحة الجوية الدولية المتجهة إلى إقليمه، أو عند مغادرتها له، أو أثناء عبورها فوق إقليمه على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الأخر.

2- تسري قوانين وأنظمة الطرف المتعاقد التي تنظم دخول المسافرين، أو الطاقم، أو الأمتعة، أو البضائع، أو البريد إلى إقليمه والإقامة فيه ومغادرتها له، كتلك الأنظمة المتعلقة بالدخول، والخروج، والهجرة، الجمارك، والصحة، والحجر الصحي على المسافرين، أو الطاقم، أو الأمتعة، أو البضائع، أو البريد الذي يتم نقله على طائرة تابعة لمؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرف المتعاقد الأخر أثناء تواجدها في الإقليم المذكور.

3- لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يمنح مؤسسات النقل الجوي التابعة له أية ميزة تفضيلية على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الأخر عند تطبيق القوانين والأنظمة المبينة في هذه الحالة.

المادة (10)
الاعتراف بالشهادات والرخص

1- تعتبر شهادات صلاحية الطيران، وشهادات الأهلية، والرخص الصادرة، أو المعتمدة من قبل طرف متعاقد، والتي تكون سارية المفعول، معترفاً بها من قبل الطرف الآخر بغرض التشغيل على الطرق الجوية والخدمات المتاحة وفق هذه الاتفاقية، شريطة أن تكون المتطلبات التي صدرت أو اعتمدت بموجبها هذه الشهادات أو الرخص مساوية أو تفوق الحد الأدنى من المعايير المعتمدة أو التي قد تعتبر أنها معتمدة تبعاً لمعاهدة شيكاغو.

2- يحتفظ كل طرف بالحق في رفض الاعتراف لأغراض التحليق فوق إقليمه بشهادات الأهلية والرخص التي تمنح لمواطنيه، أو التي تعتمد لهم من قبل الطرف الآخر أو أية دولة أخرى.

المادة (11)
التأجير

1- يجوز لأي طرف أن يمنع استخدام الطائرات المؤجرة في الخدمات المقررة في هذه الاتفاقية عندما لا تكون ممتثلة لأحكام المادة 13 ((السلامة الجوية)) والمادة 14 ((أمن الطيران)).

2- مع عدم الإخلال بالفقرة (1) أعلاه، فإنه يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف أن تستخدم الطائرات المؤجرة من مؤسسات نقل جوي أخرى، شريطة أن يحمل كل المشتركين في هذه الترتيبات الترخيص اللازم، وأن يستوفوا المتطلبات المطبقة على مثل تلك الترتيبات.

3- مع عدم الإخلال بالفقرة (1) أعلاه، فإنه يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف أن تستخدم الطائرات (أو الطائرات والأطقم) المؤجرة من أية شركة، بما في ذلك مؤسسات النقل الجوي الأخرى، شريطة ألا يؤدي ذلك إلى قيام مؤسسة النقل الجوي المؤجرة بممارسة نقل حركة لا تملك ترخيصاً للقيام بها.

المادة (12)
الضمانات

1- يوافق الطرفان على أن الممارسات المنافية لمؤسسات النقل الجوي يمكن أن تعتبر ممارسات إلى حد ما تنافسية غير عادلة، ويمكن أن تحتاج إلى بحث أوثق.

ا) فرض أجور وأسعار على الطرق الجوية بمستويات تكون في الإجمال غير كافية لتغطية تكاليف تقديم الخدمات التي ترتبط بها.

ب) إضافة سعة زائدة عن الحد أو زيادة تواتر الخدمات.

ج) أن تكون الممارسات قيد النظر مستمرة بدلاً من أن تكون مؤقتة.

د) أن تكون للممارسات المعينة أثر اقتصادي سلبي خطير أو لها ضرر ملموس على مؤسسة النقل الجوي الأخرى.

هـ) أن تعكس الممارسات المعنية نية ظاهرية ولها أثر محتمل في شل، أو إقصاء، أو إخراج مؤسسة نقل جوي أخرى من السوق، و

و) إظهار سلوك يشير إلى إساءة استخدام المركز المهيمن على الطريق الجوي.

2 - إذا ما اعتبرت سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين بأن أية عملية، أو أية عمليات تقوم بها أو تنوي القيام لها مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف الآخر قد تتضمن تشكيل سلوكا تنافسيا غير عادل وفقا للمؤشرات المدرجة في الفقرة (1)، فيجوز لها أن تطلب إجراء مشاورات وفقا للمادة (21) ((المشاورات والتعديلات)) بهدف حل المشكلة، ويصاحب مثل ذلك الطلب إخطار يتضمن أسباب الطلب، وإن تبدأ المشاورات في غضون (30) يوما من تقديم الطلب.

3 - إذا لم يتوصل الطرفان إلى حل للمشكلة من خلال المشاورات، فيجوز لأي طرف أن يستند إلى آلية المنازعات المدرجة في إطار المادة (22) ((تسوية المنازعات)) بهذه الاتفاقية لحل النزاع.

## المادة (13)
## السلامة الجوية

1 - لكل طرف متعاقد في أي وقت أن يطلب إجراء مشاورات بشأن معايير السلامة في أي مجال يتعلق بالطاقم الجوي أو الطائرات، أو إقرار تشغيلها من قبل الطرف المتعاقد الآخر. وتبدأ هذه المشاورات خلال ثلاثين (30) يوما من الطلب.

2 - إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين بعد إجراء مثل هذه المشاورات أن الطرف المتعاقد الآخر لا يطبق ولا ينفذ بفعالية المعايير الدنيا للسلامة المعمول بها في حينه في أي من تلك المجالات، والموضوعة في ذات الوقت وفق معاهدة شيكاغو، فعلى الطرف المتعاقد الأول أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر بما تبين له ويجب أن يشعره بالخطوات الضرورية التي يلزم اتخاذها لتتوافق مع الحد الأدنى لتلك المعايير، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يتخذ الإجراء التصحيحي المناسب. وفي حالة إخفاق الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ الإجراء المناسب خلال خمسة عشر (15) يوما أو خلال أية مدة أطول قد يتفق عليها، فإن ذلك سيعد أساسا لإيقاف ترخيص التشغيل.

3 - بالرغم من الواجبات المذكورة في المادة (33) من معاهدة شيكاغو ، فإنه من المتفق عليه بأن أية طائرة تشغل بموجب عقد إيجار من قبل أو نيابة عن مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين في خدمات من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، فإنه يجوز أن تخضع للفحص من الداخل والخارج من قبل الممثلين المفوضين من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك بهدف التأكد من صحة وثائق الطائرة وطاقمها ، ومن الحالة الظاهرة للطائرة ومعداتها (ويسمى الفحص في هذه المادة بالفحص الميداني) شريطة ألا يؤدي ذلك لتأخير غير مبرر للطائرة .

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

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

ب) قلق جدي من عدم مراعاة التنفيذ الفعال لمستويات الصيانة المقررة بموجب معايير السلامة المعمول بها في حينه وفق معاهدة شيكاغو.

فيحق للطرف المتعاقد الذي يجري الفحص الميداني وفقاً للأغراض التي نصت عليها المادة (33) من معاهدة شيكاغو، الحرية في أن يستنتج بأن المتطلبات التي بموجبها أصدرت الشهادات، أو الرخص الخاصة بالطائرة أو بطاقمها، أو تلك التي بموجبها اعتبرت أنها سارية، أو أن المتطلبات التي تم على أساسها تشغيل الطائرة لا تطابق أو تفوق الحد الأدنى من المعايير المعمول بها وفق معاهدة شيكاغو.

5 - إذا رفض ممثلو مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين السماح بإجراء الفحص الميداني لطائرة تشغلها هذه المؤسسة وفقا للفقرة (3) أعلاه، فإن للطرف المتعاقد الآخر الحرية في أن يستنتج أن القلق الجدي المشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة قد تحقق، وهو الأمر الذي أدى إلى الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.

6 - يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بالحق في ايقاف، أو إلغاء ترخيص التشغيل الممنوح لمؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الأخر فورا، وفي حالة استنتاج الطرف المتعاقد الأول بأن اتخاذ إجراءات عاجلة ضروري لسلامة عمليات مؤسسة النقل الجوي، سواء كان ذلك نتيجة للفحص الميداني أو لسلسلة الفحوص الميدانية، أو لرفض السماح بإجراء الفحص الميداني أو بأية طريقة أخرى.

7 - يتوقف العمل بأي إجراء اتخذ من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وفقاً للفقرتين (2) و (6) من هذه المادة إذا انتهت الأسباب التي أدت لاتخاذه.

8- أيتعين على كل من الطرفين المتعاقدين حث المؤسسات المعينة من قبل أي منهما على اشتراط التبليغ المسبق للحصول على موافقة سلطات الطيران المدني التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين، عند اعتزام أي مؤسسة نقل جوي معينة استئجار طائرات غير مملوكة لها سواء كانت مسجلة في دولة المستثمر أو دولة أخرى، وذلك بغرض استثمارها في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين على النقاط المتفق عليها بهذا الاتفاق.

9- طبقا للمادة (83 مكرر) من معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع عليها في شيكاغو بتاريخ 07 ديسمبر 1944، فإنه يجوز نقل مهام ومسئوليات دولة التسجيل بشكل كلي أو جزئي بالنسبة لجوانب السلامة لاستخدام الطائرات إلى دولة المشغل الجوي.

## المادة (14)
## أمن الطيران

1 - يؤكد الطرفان المتعاقدان، تمشيا 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 هذه الاتفاقية. وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا وفقا لأحكام اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970، واتفاقية قمع الأفعال التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقع عليها في مونتريال في 23 سبتمبر 1971، والبروتوكول المكمل لها بشأن قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقع في مونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988، وأية معاهدة أو بروتوكول يتعلقان بأمن الطيران ينضم اليهما كلا الطرفان.

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

3 - يتصرف الطرفان المتعاقدان في إطار العلاقات المتبادلة بينهما، ووفقا لأحكام أمن الطيران الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي، والمحددة في صورة ملاحق للمعاهدة، وعليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديها، أو المشغلين الذين يكون مركز عملهم

الرئيسي أو محل إقامتهم الدائمة في إقليميهما بالتصرف وفقا لأحكام أمن الطيران المذكورة. ويخطر كل طرف الطرف الآخر بأي اختلافا بين قواعده التنظيمية المحلية، وكذلك أية اختلافات بين القواعد القياسية وأساليب العمل المتعلقة بأمن الطيران الموصى بها من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والواردة في صورة ملاحق. ويجوز لأي طرف أن يطلب إجراء مشاورات فورية مع الطرف الآخر في اي وقت لمناقشة أي من هذه الاختلافات.

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

5 - حين يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، أو أية أفعال غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات، وركابها، وطواقمها، أو المطارات، وتجهيزات ومرافق الملاحة الجوية، فإنه يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تستهدف إنهاء الواقعة أو وضع حد للتهديد بها بسرعة وأمان.

6 - يحق لكل طرف خلال الستين (60) يوما التي تلي إخطار سلطات الطيران التابعة له بالقيام بتقييم الإجراءات الأمنية المطبقة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أو المقرر تطبيقها من قبل مشغلي الطائرات فيما يتعلق بالرحلات التي تقلع من إقليم الطرف الأول أو التي تهبط فيه. ويتم الاتفاق على الترتيبات الإدارية لتقييم تلك الإجراءات الأمنية بين سلطات الطيران ويتم تنفيذها دون تأخير بحيث يتم التأكد من تقييمها بسرعة.

7 - إذا توافر لدى أي طرف أسباباً معقولة للاعتقاد بأن الطرف الآخر قد خرج عن أحكام هذه الاتفاقية، فيجوز له أن يطلب إجراء مشاورات وتبدأ هذه المشاورات خلال ثلاثين (30) يوماً من استلام الطرف الآخر للطلب. ويعد الفشل في التوصل لاتفاق مرضي خلال (30) يوما من بدء المشاورات أساسا لاستمرارية وقف، وإلغاء، أو تعليق ترخيص التشغيل الممنوح لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر، أو فرض شروط عليه. ويجوز للطرف الأول أن يتخذ في أي وقت إجراء مؤقتا حينما يبرر ذلك وجود طارئ، أو عند حدوث المزيد من الإخلال بأحكام هذه المادة.

## المادة (15)
## الأنشطة التجارية

1 - مع عدم الإخلال بقوانين كل طرف وأنظمته، يلتزم كل طرف بمنح مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر حقوق بيع وتسويق الخدمات الجوية الدولية، والمنتجات المتعلقة بها في إقليمه، بما في ذلك حقوق تأسيس مكاتب لتلك المؤسسات سواء في المناطق التي تخدمها أو التي لا تخدمها.

2 - يتفق الطرفان على أن أنظمة الحجز الآلي المطبقة في إقليميهما سيكون العمل بمقتضاها على النحو التالي:

أ) حماية مصالح المستهلكين لمنتجات النقل الجوي ضد أية ممارسات سوء استعمال لمعلومات أنظمة الحجز الآلي، بما في ذلك تضليل المعلومات المتوفرة في نطاق هذه الأنظمة.

ب) تطبيق قواعد السلوك المهني الخاصة بأنظمة الحجز الآلي المعتمدة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي، وذلك فيما يتعلق بتوزيع المنتجات الخاصة بخدمات المسافرين والبضائع.

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

أ) أن يستقدم في إقليمه ويستبقي فيه موظفين أجانب لتأدية الأعمال الإدارية والتجارية والفنية والتشغيلية من أجل تقديم خدمات النقل الجوي، وذلك بما يتفق مع قوانين وأنظمة الدخول والإقامة والعمل في الدولة المستقبلة لهم.

ب) الاستعانة بخدمات وموظفي أية شركة، أو هيئة أخرى، أو أية مؤسسة نقل جوي تعمل في إقليمه وتكون مرخص لها لتقديم هذه الخدمات.

4 - يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر بأن تدفع مصروفاتها المحلية في إقليمه، بما في ذلك مصروفات شراء الوقود، بالعملة المحلية، أو بأية عملة قابلة للتحويل الحر ترتضيها مؤسسات النقل الجوي ومصرح بها.

5 - يمنح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الأخر الحق بأن تبدل وتحول إلى الدولة التي ترتضيها، وبناء على طلبها جميع إيراداتها المحلية الناتجة عن بيع خدمات النقل الجوي المرتبطة مباشرة بالنقل جوي، والزائدة على المبالغ التي صرفتها محلياً في حدود صلاحيات التبديل والتحويل المسموح بها في إقليمه، على أن يتم ذلك بسرعة وبدون قيود أو تمييز وبسعر الصرف الساري في تاريخ التحويل.

## المادة (16)
## تقديم الجداول

يتعين على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وفي مدة لا تقل عن ثلاثين يوماً من بدء الخدمات المتفق عليها ، أو قبل إجراء أية تعديلات عليها ، أو في غضون ثلاثين يوماً من تلقيها طلبا في هذا الخصوص من سلطات الطيران المدني التابعة للطرف الآخر ، أن تقدم مسبقا إلى هذه السلطات البيانات المتعلقة بطبيعة الخدمات ، والجداول الزمنية ، وأنواع الطائرات بما ذلك السعة المراد تقديمها على أي طريق من الطرق الجوية المحددة ، بالإضافة إلى أية معلومات أخرى قد تطلبها سلطات الطيران بالطرف الآخر لكي تقتنع بموجبها أن تلك المؤسسة قد استوفت متطلبات هذه الاتفاقية بالشكل الواجب .

## المادة (17)
## توفير الإحصائيات

يجب على سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين أن توفر لسلطات الطيران التابعة للطرف الآخر بناء على طلبها وبشكل دوري قوائم الإحصائيات التي قد تطلب بصورة معقولة، ويجب أن تشمل هذه القوائم كافة المعلومات اللازمة لتحديد حجم الحركة المنقولة من قبل مؤسسات النقل الجوي على الخدمات المتفق عليها ومنشأ ووجهات هذه الحركة.

المادة (18)
التلاؤم مع المعاهدة متعددة الأطراف

إذا دخلت معاهدة عامة متعددة الأطراف تتعلق بالنقل جوي حيز التنفيذ، فتسود أحكام تلك المعاهدة. وتجري المناقشات الهادفة إلى تحديد المدى الذي تعتبر فيه هذه المعاهدة منتهية، أو منسوخة، أو معدلة، أو مكملة لأحكام المعاهدة متعددة الأطراف وفقا للمواد ذات العلاقة في هذه الاتفاقية.

المادة (19)
رسوم الاستخدام

1. لا يجوز لأي طرف أن يفرض، أو يسمح بأن تفرض على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر رسوما أعلى من تلك التي يفرضها على مؤسسة النقل الجوي التابعة له والتي تعمل على نفس الخدمات الجوية الدولية.

2. يجب على كل طرف أن يحث على التشاور حول رسوم الاستخدام فيما بين السلطات المعنية بفرض الرسوم التابعة له ومؤسسات النقل الجوي التي تستفيد من الخدمات، والتسهيلات التي توفرها تلك السلطات متى كان ذلك ممكنا من خلال المنظمات التي تمثل مؤسسات النقل الجوي. ويتم إشعار أولئك المستخدمون بأية تعديلات مقترحة على رسوم الاستخدام لتمكينهم من إبداء آرائهم حيالها قبل سريان هذه التعديلات. كما يجب على كل طرف حث السلطات المعنية بفرض الرسوم أولئك المستخدمين على تبادل المعلومات اللازمة فيما يتعلق برسوم الاستخدام.

المادة (20)
حماية البيئة

يتعين على كلا الطرفان أن يدعما بفاعلية المتطلبات الملحة لحماية البيئة من خلال تشجيع التطوير المستمر للطيران. ويوافق كلا الطرفين فيما يتعلق بعمليات التشغيل بين إقليميهما على الامتثال بالقواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها من قبل منظمة الطيران المدني الدولي حسبما وردت بالملحق (16)، وكذلك بالسياسة التي أوصت بها ذات المنظمة فيما يتعلق بالإرشاد التوجيهي لحماية البيئة.

المادة (21)
التشاور والتعديل

1. بروح التعاون الوثيق، فإنه يتعين على الطرفان أو سلطات الطيران التابعة لهما أن يتشاورا من وقت لأخر بهدف تأكيد تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية وملاحقها وتطبيقها على نحو مرضٍ.

2. يبدأ ذلك التشاور خلال مدة ثلاثين يوما من تاريخ الطلب، ما لم تمدد هذه الفترة بالاتفاق بين سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين.

3. يحق لكل طرف أن يطلب في أي وقت التشاور مع الطرف الآخر لتعديل أحكام الاتفاقية وملاحقها.

4. يصدق كل طرف وفقا لإجراءاته الدستورية على التعديلات المتعلقة بأحكام الاتفاقية، وذلك بخلاف التعديلات المتعلقة بملحق جدول الطرق. وتدخل هذه التعديلات المتفق عليها حيز النفاذ خلال ثلاثين يوما من تاريخ تبادل الطرفين المذكرات الدبلوماسية التي تشير إلى هذه التصديقات.

5. أن التعديلات المتعلقة فقط بجدول الطرق الملحق بهذه الاتفاقية، فإنه يجوز الاتفاق عليها مباشرة بالتشاور بين سلطات الطيران في كلا الطرفين. وفي حالة اتفاق سلطات الطيران على ملحق جديد، فان تلك التعديلات تصبح نافذة بحسب التاريخ الذي يوافق عليها فيه من قبل سلطات الطيران.

المادة (22)
تسوية المنازعات

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

2. إذا أخفق الطرفان في التوصل لتسوية النزاع بالتفاوض، فيجوز لهما الاتفاق على إحالته للتحكيم، أو قد يحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين إلى هيئة من ثلاثة محكمين، ويعين كل طرف محكما له فيها، ويعين المحكم الثالث من قبل المحكمين اللذين تم تعيينهما. ويعين كل طرف محكما له خلال مدة تبلغ (60) ستين يوماً من تاريخ استلام أي من الطرفين من الآخر إخطاراً عبر القنوات الدبلوماسية لطلب تحكيم النزاع، ويعين المحكم الثالث خلال مدة إضافية تبلغ (30) ثلاثين يوما. وإذا فشل أي من الطرفين في تعيين محكم له خلال المدة المحددة، أو إذا لم يعين المحكم الثالث خلال المدة المحددة، فيجوز لرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناء على طلب أي من الطرفين أن يعين محكم أو محكمين وفقا لمقتضى الحال. وفي تلك الحالة، فإنه يجب أن يكون المحكم الثالث مواطنا لدولة ثالثة، وأن يتصرف كرئيس لهيئة التحكيم، ويحدد مكان انعقاد التحكيم. وإذا اعتبر الرئيس بأنه مواطنا لدولة لا يمكن أن تعد محايدة بالنسبة للنزاع، فيتولى التعيين نائب الرئيس الأعلى مقاما الذي لا يعد غير مؤهل على ذلك الأساس. وتصل هيئة التحكيم لقرارها بأغلبية الأصوات.

3. يتحمل كل طرف مصاريف المحكم الذي قام بتعيينه، بالإضافة إلى ممثليه في إجراءات التحكيم. ويتحمل الطرفان مناصفة مصاريف الرئيس وأية مصاريف أخرى.

4. يتعهد الطرفان بأن يلتزما بأي قرار يتخذ وفقا للفقرة (2) من هذه المادة.

5. إذا تخلف أي من الطرفين عن التزامه بأي قرار يتخذ وفقاً للفقرة (2) من هذه المادة، فيجوز للطرف الآخر أن يحد أو يوقف أو يلغي الامتيازات التي منحت بموجب هذه الاتفاقية للطرف المتخلف أو لمؤسسة النقل الجوي المتخلفة.

المادة (23)
إنهاء الاتفاقية

1. يجوز لأي طرف في أي وقت، أن يخطر الطرف الآخر كتابة عبر القنوات الدبلوماسية بقراره لإنهاء هذه الاتفاقية، ويجب أن يبلغ ذات الإخطار في الوقت نفسه لمنظمة الطيران المدني الدولي.

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

المادة (24)
التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

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

المادة (25)
الدخول حيز النفاذ

تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ بعد ثلاثين (30) يوما من إخطار الطرفين كل منهما الآخر عبر تبادل المذكرات الدبلوماسية التي تفيد استكمال كل طرف لإجراءاته الدستورية اللازمة لدخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ.

وإشهادا على ذلك، قام الموقعان أدناه، والمفوضان حسب الأصول من قبل حكومتيهما بتوقيع هذه الاتفاقية.

حررت في الرباط بتاريخ 27 فبراير 2018، من نسختين أصليتين باللغة العربية.

عن
حكومة المملكة المغربية

ناصر بوريطة
وزير الشؤون الخارجية والتعاون الدولي

عن
حكومة مملكة البحرين

خالد بن أحمد بن محمد آل خليفة
وزير الخارجية

*
* *

ملحق

جدول الطرق

**الجدول (1)**

الطرق التي يحق تشغيلها بواسطة مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة المملكة المغربية:

| من | إلى | نقاط وسطية | نقاط فيما وراء |
|---|---|---|---|
| نقاط في المملكة المغربية | نقاط في مملكة البحرين | القاهرة<br>نقاط أخرى في شمال أفريقيا<br>جدة أو الرياض<br>نقاط في اوروبا | دبي أو أبو ظبي<br>نقاط في اسيا تحدد فيما بعد |

الطرق التي يحق تشغيلها بواسطة مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة مملكة البحرين:

| من | إلى | نقاط وسطية | نقاط فيما وراء |
|---|---|---|---|
| نقاط في مملكة البحرين | الدار البيضاء<br>مراكش<br>الرباط | نقاط في الشرق الاوسط<br>القاهرة<br>نقاط أخرى في شمال أفريقيا<br>نقاط في اوروبا | نقاط في اوروبا<br>نقاط في امريكا الشمالية والجنوبية |

- فيما يتعلق بالحرية الخامسة سيتم التنسيق بشأنها فيما بعد بين الخطوط الملكية المغربية وطيران الخليج وستخضع إلى موافقة سلطات الطيران المدني في البلدين المتعاقدين.

| الفهـــــرس | |
|---|---|
| المادة 1 | تعاريف |
| المادة 2 | تطبيق معاهدة شيكاغو |
| المادة 3 | منح الحقوق |
| المادة 4 | التعيين ومنح ترخيص التشغيل |
| المادة 5 | إلغاء وإيقاف ترخيص التشغيل |
| المادة 6 | الإعفاء من الضرائب الجمركية وغيرها من الرسوم |
| المادة 7 | التعرفة |
| المادة 8 | ممارسة الحقوق |
| المادة 9 | تطبيق القوانين والأنظمة |
| المادة 10 | الاعتراف بالشهادات والرخص |
| المادة 11 | التأجير |
| المادة 12 | الضمانات |
| المادة 13 | السلامة الجوية |
| المادة 14 | أمن الطيران |
| المادة 15 | الأنشطة التجارية |
| المادة 16 | تقديم الجداول |
| المادة 17 | توفير الإحصائيات |
| المادة 18 | التلاؤم مع المعاهدات متعددة الأطراف |
| المادة 19 | رسوم الاستخدام |
| المادة 20 | حماية البيئة |
| المادة 21 | التشاور والتعديل |
| المادة 22 | تسوية المنازعات |
| المادة 23 | إنهاء الاتفاقية |
| المادة 24 | التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي |
| المادة 25 | الدخول حيز النفاذ |
| الملحق | ملحق جدول الطرق |