

مشروع قانون رقم 97.18 يوافق بموجبه على  
الاتفاق بشأن الخدمات الجوية، الموقع بنيودلهي  
في 19 سبتمبر 2018 بين حكومة المملكة  
المغربية وحكومة جمهورية الهند

(كما وافق عليه مجلس المستشارين في 25 يونيو 2019)

نسخة مطابقة لأصل النص

كما وافق عليه مجلس المستشارين



عبد الكريم بن شماش  
رئيس مجلس المستشارين

مشروع قانون رقم 97.18  
يوافق بموجبه على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية،  
الموقع بنيودلهي في 19 سبتمبر 2018  
بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية الهند.

مادة فريدة

يوافق على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية، الموقع بنيودلهي في 19 سبتمبر 2018 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية الهند.

\*

\* \*

اتفاق بشأن الخدمات الجوية بين حكومة المملكة المغربية  
وحكومة جمهورية الهند

إن حكومة المملكة المغربية؛

وحكومة جمهورية الهند؛

المشار إليهما فيما بعد "بالطرفين المتعاقدين"؛

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

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

ورغبة منهما في تيسير تطور الخدمات الجوية الدولية بين البلدين، من أجل تلبية لاحتياجات المسافرين والشاحنين،

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

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 المتعاقدين؛

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

ج. تعني عبارة "سلطات الطيران"؛

بالنسبة لحكومة المملكة المغربية، الوزارة المكلفة بالطيران المدني؛ و  
بالنسبة لحكومة جمهورية الهند، المديرية العامة للطيران المدني؛

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

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

هـ. تعني عبارة "مؤسسة النقل الجوي المعينة" مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي تم تعيينها من قبل طرف متعاقد ورخص لها من قبل الطرف المتعاقد الآخر طبقا للمادة 3 من هذا الاتفاق؛

و. "تجهيزات الطائرة" "مؤن الطائرة" و"قطع الغيار" تفيد هذه المصطلحات نفس المعاني التي حددت في الملحق 9 للاتفاقية؛

ز. تعني عبارة " الطرق المحددة " الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق؛  
ح. تعني عبارة "المسعة"، كمية الخدمات بموجب هذا الاتفاق وهي تقاس عادة بعدد الرحلات (الترددات) او المقاعد او اطن ان البضائع المعروضة في السوق (من مدينة إلى مدينة او من بلد إلى بلد او في طريقها خلال فترة محددة مثلا: يوميا، اسبوعيا، موسميا او سنويا.  
ط. يعني لفظ " التعريف " الأسعار المخصصة لنقل المسافرين والبضائع والسلع وشروط تطبيقها بما في ذلك الوكلاء والشروط المتعلقة بتوفر الأجرة، النسبة أو التكلفة باستثناء أجور وشروط نقل البريد؛

ا) يعني لفظ " الإقليم " بالنسبة للمغرب، المناطق البرية وكذلك المياه الداخلية والمياه الإقليمية التي توجد تحت سيادة المملكة المغربية؛ وبالنسبة للهند التعريف المبين في المادة 2 من المعاهدة،

ي. "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 الأمن الجوي، بما في ذلك التجهيزات والخدمات الخاصة بالطائرة وطاقمها والمسافرين والبضائع.

ك. يعني لفظ "الخدمات متعددة الوسائط" النقل العام بواسطة الطائرة وبواسطة وسيلة أو عدة وسائل للنقل البري للمسافرين، الأمتعة، الشحن والبريد، منفردة أو مجتمعة مقابل أجرة.

وقصد تجنب الشك، كل الإشارات إلى المفرد تشمل الجمع، وكل الإشارات إلى الجمع تشمل للمفرد.

#### المادة 2: منح حقوق النقل

1. يمنح كل طرف متعاقد للطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذا الاتفاق من أجل إعداد برنامج الخدمات الجوية الدولية وفقا للطرق المحددة في الملحق لهذا الاتفاق. يقصد بهذه الخدمات والطرق فيما بعد، على التوالي "الخدمات المعتمدة" و "الطرق المحددة"

2. مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق، تتمتع مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف متعاقد، خلال تشغيل الخدمات الجوية الدولية ب:

أ. حق عبور إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون الهبوط فيه؛

ب. حق الهبوط لأغراض غير تجارية في الإقليم المذكور؛

ج. أثناء تشغيل الخدمات الجوية، حق الهبوط في الإقليم المذكور عند استغلال الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق وذلك لغرض حركة جوية دولية لإنزال وإركاب الركاب والبضائع والبريد المنقولين بطريقة منفصلة أو مجتمعة. و

د. أي حقوق أخرى محددة في هذا الإتفاق.

3. تتمتع كذلك مؤسسات النقل الجوي من قبل كل طرف متعاقد، غير مؤسسات النقل الجوي المعنية بمقتضى المادة 3 (التعيين ورخصة التشغيل) من هذا الاتفاق، 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 المتعاقد الذي يدرس الطلب.

4. ليس في أحكام هذه المادة ما يخول لمؤسسة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين حق نقل ركاب وأمتعة وبضائع وبريد من نقطة داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى في نفس إقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر.
5. في حالة ظروف خاصة وغير اعتيادية تكون معها المؤسسة المعنية لأحد الطرفين المتعاقدين غير قادرة على تقديم الخدمات على طريقها الاعتيادي، يقوم الطرف المتعاقد الآخر بكل ما بوسعه لتسهيل استمرارية هذه الخدمة من خلال ترتيبات مؤقتة مناسبة للطرف بقرار مشترك بين الطرفين المتعاقدين.
6. يحق للمؤسسات الجوية المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين استعمال كل الخطوط الجوية، والمطارات والمرافق التي يمنحها الطرفين المتعاقدين على أساس غير تمييزي.

### 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. يجب أن تبحث هذه التعيينات إلى الطرف المتعاقد الآخر كتابة، عن الطريق القناة الدبلوماسية 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 المعنية من أجل الحصول على رخص التشغيل، بالشكل والكيفية المحددين لرخصة التشغيل، يمنح الطرف المتعاقد الآخر الرخص المناسبة في أقرب الأجل المسطرية وذلك شريطة:
  - أ. أن تكون الأغلبية من الملكية والمراقبة الفعلية للمؤسسة بيد الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة أو بيد رعايا هذا الطرف المتعاقد أو بيدهما معاً؛
  - ب. أن تكون المؤسسة المعنية حاصلة على شهادة مشغل جوي أو أي وثيقة معادلة صالحة طبقاً للقوانين والأنظمة السارية المفعول لدى الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة؛
  - ج. أن يتمتع الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة بالمراقبة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي؛
  - د. أن تمتوفي المؤسسة المعنية الشروط المنصوص عليها في القوانين والأنظمة التي تطبق عادة عند تشغيل النقل الجوي الدولي من قبل الطرف المتعاقد الذي يفحص الطلب أو الطلبات؛ و
  - هـ. أن يعتمد ويطبق الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي المعايير المحددة في المادتين 13 (السلامة الجوية) و14 (أمن الطيران).

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

- 1- يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في سحب أو إلغاء أو تعليق أو الحد من أو فرض شروط على رخص التشغيل الممنوحة لمؤسسة النقل الجوي المعنية من الطرف المتعاقد الآخر إذا:
  - أ. لم تكن الأغلبية من الملكية والمراقبة الفعلية للمؤسسة المعنية بيد الطرف المتعاقد الآخر الذي عين المؤسسة أو بيد رعايا هذا الطرف المتعاقد، أو بيدهما معاً؛
  - ب. لم تكن المؤسسة المعنية حاصلة على رخصة للتشغيل أو أي وثيقة معادلة صالحة طبقاً للأنظمة السارية المفعول لدى الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة؛
  - ج. لم يكن الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة يتمتع بالمراقبة التنظيمية الفعلية لمؤسسة النقل الجوي؛
  - د. لم تمتثل المؤسسة المعنية للقوانين والأنظمة التي تطبق عادة عند تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي يفحص الطلب أو الطلبات؛ أو

٥. لم تعتمد ولم تطبق المؤسسة المعنية المقتضيات المنصوص عليها في المادة 13 (السلامة الجوية) و14 (أمن الطيران).

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 المتعاقد الذي عين مؤسسه النقل الجوي طبقاً للمقتضيات المذكورة بالمادة 20 (مشاورات وتعديلات) بهذا الاتفاق.

#### المادة 5: المنافسة العادلة وتشغيل الخدمات الجوية

1- يجب أن تتاح لمؤسسات النقل الجوي المعنية لكلا الطرفين المتعاقدين فرصاً عادلة ومتكافئة للتنافس عند تشغيل الخدمات المعتمدة على الطرق المحددة بين كلا الإقليمين.

2- يتفق كلا الطرفين المتعاقدين على السعة الممنوحة وعدد رحلات الخدمات المشغلة من طرف مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرفين المتعاقدين.

3- يجب أن تخضع أي زيادة في السعة الممنوحة وعدد رحلات الخدمات المشغلة من طرف مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرفين المتعاقدين إلى اتفاق بين الطرفين المتعاقدين. وريثما يتم التوصل إلى ذلك الاتفاق أو التسوية، تطبق السعة وعدد الرحلات سارية المفعول.

#### المادة 6: تطبيق القوانين والأنظمة

1- تسري وتطبق قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين التي تحكم الدخول إلى إقليمه والإقامة فيه ومغادرته من طرف إحدى طائرات مستعملة في ملاحه جوية دولية، على طائرات مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

2- تطبق قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بالدخول إلى إقليمه والإقامة به ومغادرته فيما يخص المسافرين والطاقم والأمتعة والبضائع والبريد كذلك المتعلقة بالدخول والخروج والهجرة والنزوح والجوازات والإجراءات الجمركية والصحية وأمن الطيران والعملية وكذا الأنظمة البريدية (في حالة البريد)، على الركاب والأمتعة والأطعم والبضائع والبريد المنقولة بواسطة طائرات مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند دخول إقليم الطرف المتعاقد الأول أو مغادرته أو أثناء تواجده.

3- بصفة عامة، عند تطبيق القوانين والأنظمة المنصوص عليها في هذه المادة، لا يجوز لأي طرف متعاقد إعطاء الأفضلية لمؤسسته أو لأي مؤسسات أخرى على خلاف مؤسسات معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر تُشغل خدمات جوية مماثلة.

#### المادة 7: العبور المباشر

1. يخضع المسافرون والأمتعة والبضائع في حالة العبور المباشر من خلال إقليم كلا الطرفين المتعاقدين دون ترك مجال المطار المخصص لهذا الغرض إلى مراقبة بسيطة إلا فيما يتعلق بالإجراءات الأمنية وكذا مراقبة المخدرات والمؤثرات العقلية والمواد المحظورة أو لظروف خاصة.

### المادة 8: رسوم الاستعمال

- 1- يجب أن تكون الرسوم المفروضة من طرف السلطات المختصة لأحد الطرفين المتعاقدين على مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر عادلة ومعقولة وشفافة وموزعة بالتساوي بين جميع فئات المستخدمين. يجب تقييم هذه الرسوم بالنسبة لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر بشروط لا تقل ملائمة عن الشروط المتاحة لأي مؤسسة نقل جوي أخرى وقت تحديد هذه الرسوم.
- 2- يمكن أن تعكس الرسوم المفروضة على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، بدون تجاوز، التكلفة الكاملة للسلطات المسؤولة عن توفير المطار المناسب والبيئة والملاحة الجوية وأمن الطيران والمرافق والخدمات في المطار أو في نظام المطار. ويمكن أن تشمل هذه التكلفة الكاملة العائد على الأصول بعد خصم الاستهلاك. يجب أن توفر المرافق والخدمات التي وضعت من أجلها الرسوم على أساس اقتصادي وفعال.
- 3- يقوم كل طرف متعاقد بتشجيع المشاورات بين السلطات المختصة في إقليمه ومؤسسات النقل الجوي المعينة المستعملة للخدمات والمنشآت. يقوم كل طرف متعاقد بتشجيع السلطات المختصة ومؤسسات النقل الجوي لتبادل المعلومات المتعلقة برسوم الاستعمال التي قد تكون ضرورية لتمكين مراجعة دقيقة وشفافة لمدى معقولية الرسوم طبقاً للمبادئ المنصوص عليها في الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة. يقوم كل طرف متعاقد بتشجيع السلطات المختصة بتزويد المستعملين، وذلك بإشعار معقول، بكل مشروع تغيير للرسوم وذلك من أجل تمكينهم من إبداء رأيهم قبل تطبيق هذه التغييرات.
- 4- لا يجوز اعتبار أي طرف متعاقد مخالفاً لأحكام هذه المادة، فيما يتعلق بإجراءات تسوية النزاعات المنصوص عليها في المادة 22 (تسوية النزاعات)، إذا:  
أ - قام بمراجعة الرسوم أو الممارسة التي تشكل موضوع الشكوى من قبل الطرف المتعاقد الآخر في غضون فترة زمنية معقولة ;  
ب - اتخذ، بعد هذا المراجعة، جميع الخطوات التي في وسعه لمعالجة أي رسم أو ممارسة لا تتفق مع هذه المادة.

### المادة 9: التعريفات

- 1- تحدد مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين التعريفات وفقاً للخدمات المعتمدة التي تشغلها، على أساس اعتباراتها التجارية في السوق بمستويات معقولة تأخذ بعين الاعتبار كل عناصر التقييم المتضمنة بما في ذلك تكلفة التشغيل والريح المعقول.
- 2- لا يجب على سلطات الطيران المدني لأحد الطرفين المتعاقدين أن تفرض على مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر تقديم التعريفات المحددة في الفقرة.
- 3 - بغض النظر عما سبق، يحق لأي طرف متعاقد التدخل من أجل:  
أ - تجنب التعريفات التي يشكل تطبيقها سلوكاً مخالفاً بالمنافسة والتي قد تعيق المنافسين أو تستبعدهم عن طريق ما؛  
ب- حماية المستهلكين من التعريفات المرتفعة أو المقيدة بشكل غير معقول بسبب سوء استغلال الوضع المهيمن؛ و  
ت- حماية مؤسسات النقل الجوي من التعريفات المنخفضة بشكل غير طبيعي
- 4- للأغراض المنصوص عليها في الفقرة 3 من هذه المادة، يمكن لسلطات الطيران المدني لأحد الطرفين المتعاقدين أن يطلب من مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر التزود بالمعلومات حول تحديد التعريفات.

5- إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين أن التعرّيفة المحددة من طرف مؤسسات النقل الجوي المعيّنة من قبل الطرف المتعاقد الآخر لا تتوافق مع الاعتبارات المنصوص عليها في الفقرة (3) من هذه المادة، يجب عليها إخطار هذا الطرف المتعاقد بأسباب عدم رضاها في أقرب وقت ممكن وطلب مشاورات يجب أن تعقد في موعد لا يتجاوز 30 يوماً بعد استلام الطلب. إذا توصل الطرفان المتعاقدان إلى اتفاق بشأن التعرّيفة التي تم تقديم إشعار بعدم الرضا عليها، يبذل كل طرف متعاقد قصارى جهده لوضع هذا الاتفاق موضع التنفيذ. في حالة عدم وجود مثل هذا الاتفاق، تظل التعرّيفة المحددة في السابق سارية المفعول.

#### المادة 10: الموافقة على برامج الرحلات

- 1- يمكن لسلطات الطيران المدني لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسات النقل الجوي المعيّنة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أن تقدم، للنظر فيها والموافقة عليها، قبل 30 يوماً على الأقل من افتتاح الخدمات المعتمدة، برامج الرحلات التي تحتوي على المعلومات المتعلقة بنوع الخدمة وعدد رحلاتها، ونوع الطائرة التي سيتم استخدامها ومواقف الرحلات في كل نقطة. كما يجب تقديم معلومات مماثلة قبل 30 يوماً على الأقل من كل موسم حركة النقل الجوي التابع للاتحاد الدولي للنقل الجوي وأيضاً متى تم إدخال أي تغييرات بشأن تشغيل الخدمات المتفق عليها.
- 2- كما يجب على مؤسسات النقل الجوي المعيّنة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين أن تقدم أي معلومات أخرى لإرضاء سلطات الطيران المدني للطرف المتعاقد الآخر والتي يتم فيها مراعاة متطلبات هذا الاتفاق على النحو الواجب.

#### المادة 11: تبادل الإحصائيات

1. يجب على سلطات الطيران المدني لأحد الطرفين المتعاقدين أن تقدم أو تكلف مؤسسات النقل الجوي المعيّنة التابعة لها بتزويد سلطات الطيران المدني للطرف المتعاقد الآخر بالمعلومات المتعلقة بالحركة الجوية التي يتم نقلها خلال كل شهر وفقاً للخدمات المعتمدة والتي توضح نقاط الانطلاق والخروج لهذه الحركة. يجب تقديم هذه الإحصائيات في أقرب وقت ممكن بعد نهاية كل شهر، ولكن في موعد لا يتجاوز 30 يوماً بعد الشهر المعني.
2. يجب على سلطات الطيران المدني لأحد الطرفين المتعاقدين، بناء على طلبها، أن تقدم أو تكلف مؤسسات النقل الجوي المعيّنة التابعة لها بتزويد سلطات الطيران المدني للطرف المتعاقد الآخر بالإحصائيات المتعلقة بنقط الإنطلاق و الوصول الحقيقية للحركة الجوية التي تنقل من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

#### المادة 12: الاعتراف بالشهادات والرخص

- 1- يعترف كل من الطرفين المتعاقدين بشهادات صلاحية الطائرة للطيران وشهادات الأهلية لأفراد طاقم الطائرة والإجازات المسلمة أو المصادق عليها من قبل الطرف المتعاقد الآخر والتي لازالت سارية المفعول بهدف تشغيل الخدمات المعتمدة، 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 المتعاقد الآخر.

### المادة 13: السلامة الجوية

1- يجوز لكل من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن القواعد القياسية الخاصة بالسلامة لدى الطرف المتعاقد الآخر، فيما يتعلق بمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد 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 أو أي فترة أطول يمكن الاتفاق عليها بين الطرفين المتعاقدين.

2- إذا وجد أحد الطرفين المتعاقدين، بعد تلك المشاورات، أن الطرف المتعاقد الآخر لا يعتمد بالفعل قواعد متعلقة بالسلامة ولا يشرف عليها في المجالات المشار إليها في البند 1، بحيث تفي بالحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية، فإن الطرف المتعاقد الأول يبلغ للطرف المتعاقد الآخر بذلك الاستنتاجات وبالخطوات التي تعتبر ضرورية لاحترام المعايير الدنيا التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية، ويجب على الطرف المتعاقد الآخر عندئذ أن يتخذ الإجراءات التصحيحية الملزمة اللازمة. ويكون عدم اتخاذ الطرف المتعاقد الآخر الإجراءات اللازمة في غضون 30 يوما أو في مدة أطول كما اتفق عليه، سببا لتعليق أو تقييد ترخيص التشغيل لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر التي حددها الطرف المتعاقد الآخر.

3- طبقا للمادة 16 من الاتفاقية، من المتوقع عليه أيضا أنه يجوز أن تخضع أي طائرة تقوم بتشغيلها مؤسسة للطيران تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أو يتم استئجارها، على خدمات من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، عندما تتواجد على إقليم الطرف المتعاقد الآخر، لتفتيش من جانب المندوبين المرخص لهم من الطرف المتعاقد الآخر، على متن الطائرة وحولها للتأكد 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 المتعاقد 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 المتعاقدين طبقا للفقرة 3 من هذه المادة، فيحق للطرف المتعاقد 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 المتعاقد الآخر فوراً بعد استنتاج الطرف المتعاقد 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 المتعاقدين طبقاً للفقرتين 2 أو 6 من هذه المادة حال انتهاء السبب الذي دعا إلى اتخاذ هذا الإجراء.

#### المادة 14: أمن الطيران

1 - يؤكد الطرفان المتعاقدان تماشياً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع بشكل جزئي لا يتجزأ من هذا الاتفاق. ودون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا وفقاً لأحكام اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة 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 الموقعة في مونتريال بتاريخ 1 مارس 1991، وكل الاتفاقيات أو البروتوكولات المتعلقة بأمن الطيران التي ينضم إليها الطرفان المتعاقدان.

2- يقدم الطرفان المتعاقدان، 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 المتعاقدان، في العلاقات المتبادلة فيما بينهما، وفقاً لأحكام أمن الطيران الموضوعية من جانب منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة كملاحق لاتفاقية الطيران المدني الدولي بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية على الطرفين المتعاقدين. 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 المتعاقد الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليم هذا الطرف المتعاقد 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، وموزن الطائرات قبل وأثناء صعود الركاب أو تحميل البضائع. وعلى كل طرف متعاقد، أن ينظر بعين العطف لأي طلب من الطرف المتعاقد 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 وأطقمها وكذلك ضد المطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية، على كل طرف متعاقد أن يساعد الطرف المتعاقد 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 المتعاقد الآخر لم يحترم مقتضيات السلامة الجوية لهذه المادة، فيخول لذلك الطرف المتعاقد أن يطلب مشاورات فورية مع الطرف المتعاقد الآخر. 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 المعنية لكلا الطرفين المتعاقدين.

7- عند وقوع تهديد فوري واستثنائي، يمكن للطرف المتعاقد أن يتخذ الإجراءات المؤقتة قبل مرور 15 يوما.

8- يجب إلغاء كل إجراء تم اتخاذه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقا للفقرة 7 من هذه المادة بعد امتثال الطرف المتعاقد الآخر لمقتضيات هذه المادة.

### المادة 15: الإعفاء من الرسوم الجمركية والضرائب

1. على كل طرف متعاقد، على أساس مبدأ المعاملة بالمثل، إعفاء شركة خطوط الجوية المعنية (الأطراف) الأخرى للطرف المتعاقد الآخر إلى أقصى حد ممكن بموجب قانونه الوطني من الرسوم الجمركية وضرائب الإنتاج ورسوم التفقيش وغيرها من الرسوم والرسوم الوطنية. الطائرات، والوقود، وزيت التشحيم، واللوازم الفنية المستهلكة، وقطع الغيار بما في ذلك المحركات، ومعدات الطائرات العادية، ومخازن الطائرات (بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر المواد الغذائية والمشروبات والكحول والتبغ وغيرها من المنتجات الموجهة للبيع أو لاستخدامها فقط فيما يتعلق بتشغيل أو صيانة الطائرات) وغيرها من البنود مثل مخزون التذكرة المطبوعة، فواتير الممرات الهوائية، أي مواد مطبوعة تحمل شعار الشركة المطبوع عليها ومواد الدعاية المعتادة التي توزعها شركة خطوط الجوية المعنية مجانا.

2. لا تمنح الإعفاءات بموجب هذه المادة إلا إذا كانت البنود المشار إليها في الفقرة 1 - (أ) قدم إلى إقليم أحد الأطراف المتعاقدة من قبل شركة خطوط جوية معينة للطرف المتعاقد الآخر أو نيابة عنه؛ (ب) يتم الاحتفاظ بها على متن طائرات شركة (خطوط) طيران معينة لطرف متعاقد لدى وصوله إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو مغادرته؛ أو (ج) على متن طائرة لشركة (خطوط) طيران معينة لطرف متعاقد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لاستخدامها في تشغيل الخدمات المتفق عليها.

3. تسري الإعفاءات بموجب هذه المادة بصرف النظر عن حقيقة ما إذا كانت هذه الأصناف مستخدمة أو مستهلكة كلياً داخل إقليم الطرف المتعاقد الذي يمنح الإعفاء بشرط ألا يتم نقل ملكية هذه المواد في إقليم المشروع المذكور.

4. تعفى الأمتعة والبضائع العابرة مباشرة، من الرسوم الجمركية 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 المعنية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد موافقة سلطات جمارك ذلك الطرف المتعاقد الآخر، ويمكن لسلطات الجمارك هذه أن تفرض وضع هذه التجهيزات والأدوات والمؤن تحت مراقبتها إلى أن يعاد نقلها أو إذا تم الاتفاق بشأنها على خلاف ذلك طبقاً للقوانين والأنظمة الجمركية.

## المادة 16: الأنشطة التجارية

1. بموجب القوانين واللوائح والقوانين الضريبية المحلية الخاصة بالطرف المتعاقد الآخر أو اتفاقية تجنب الازدواج الضريبي ، يحق لكل مؤسسة النقل الجوي معينة الخاصة بكل طرف متعاقد:

(أ) وفقا للقوانين والأنظمة المعمول بها في الطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بالدخول والإقامة والعمل ، جلب وبقاء في أراضي الطرف المتعاقد الآخر موظفيها الإداريين والمختصين الآخرين وكذا التجهيزات المكتبية والمعدات والمواد الترويجية الأخرى ذات الصلة اللازمة لتوفير الخدمات الجوية الدولية وغيرها من المنتجات والمرافق المساعدة؛

(ب) الاستعانة بخدمات موظفي أي منظمة أو شركة أو شركة طيران أخرى عاملة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر والمصرح لها بممارسة هذه الخدمات في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

(ج) تأسيس مكاتب في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض تدبير الخدمات الجوية وترويجها وبيعها وغيرها من المنتجات والمرافق المساعدة اللازمة لتوفير الخدمات الجوية ؛

(د) بيع وتسويق الخدمات الجوية الدولية وما يتصل بها من منتجات وخدمات ومرافق في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر ، مباشرة أو بواسطة وكلائها أو وسطاء آخرين. ولهذا الغرض ، يحق لشركة (شركات) الطيران استخدام وثائق النقل الخاصة بها وأي شخص يكون حراً في شراء هذا النقل ومنتجاته وخدماته وتسهيلاته المساعدة بالعملة المحلية أو بعملات قابلة للتحويل من بلدان أخرى ؛

(هـ) تحويل بناء على طلب أي عملة قابلة للتحويل، فانض الأرباح المحصل عليها محليا إلى إقليم مؤسستها والتي تجنيها شركة (شركات) الطيران هذه فيما يتعلق ببيع النقل الجوي وغيره من المنتجات والخدمات والمرافق الإضافية ، وكذلك الفائدة المكتسبة على هذه الإيرادات (بما في ذلك الفوائد المكتسبة على الودائع التي تنتظر النقل). يسمح بالتحويل والتحويل على الفور بسعر الصرف المعمول به في المعاملات التجارية والتحويلات في التاريخ الذي يقدم فيه الناقل الطلب الأولي للتحويل. و

(و) دفع النفقات المحلية ، بما في ذلك شراء الوقود ، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة المحلية. وفقا لتقديرها ، يجوز لشركة (شركات) الطيران الخاصة بكل طرف متعاقد دفع هذه النفقات في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بعملات قابلة للتحويل بحرية وفقا للوائح العملة المحلية للطرف المتعاقد الآخر.

2. إذا فرض أحد الأطراف المتعاقدة أي قيود على حقوق شركة (خطوط) الطيران الخاصة بالطرف المتعاقد الآخر ، فيجوز فرض قيود مماثلة من الطرف المتعاقد الآخر على شركة (شركات) الطيران التابعة للطرف المتعاقد الأول.

## المادة 17: اتفاقيات التسويق والتعاون

1. أثناء تشغيل أو تنفيذ الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة ، يجوز لشركات الطيران (الخطوط الجوية) المعنية لكل طرف متعاقد إبرام اتفاقيات التسويق والتعاون ، مثل اتفاقيات للتسويق التجاري ، كالاتفاقيات المتعلقة بنظام السعة المحجوزة، أو المشاركة في نظام تقاسم الرموز أو التاجير مع مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر أو مؤسسات طرف ثالث شريطة أن تتوفر :

- (أ) شركة (شركات) الطيران المعنية من نفس الطرف المتعاقد ؛ أو  
(ب) شركة (خطوط) الطيران المعنية للطرف المتعاقد الآخر ؛ أو  
(ج) شركة (شركات) الطيران المعنية في بلد ثالث.

2. يجوز لمؤسسة (شركات) الطيران المعنية لأي من الطرفين المتعاقدين الدخول في اتفاقيات التسويق والتعاون مع شركة (شركات) الطيران المعنية للطرف المتعاقد الآخر ، بين نقاط الاتصال وكذلك بين نقطة الاتصال وأي نقطة أخرى بالإضافة إلى ذلك وافق على هذا الغرض لشركات الطيران المعنية (أو الخطوط الجوية) للطرف المتعاقد الأول داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر (تقاسم الرموز للنقل الداخلي) ، للنقل عبر النقل الدولي ، دون ممارسة حقوق النقل الداخلي.
3. يجب على شركة (شركات) الطيران العاملة التي تعمل في اتفاقيات التسويق والتعاون أن تحتفظ بحقوق المرور الأساسية بما في ذلك حقوق الطريق واستحقاقات السعة وتفي بالمتطلبات التي تطبق عادة على هذه الترتيبات.
4. يجب على جميع خطوط (شركات) الطيران التي تعمل في اتفاقيات التسويق والتعاون أن تحتفظ بحقوق الطريق الأساسية وتفي بالمتطلبات التي تطبق عادة على هذه الترتيبات.
5. لا تُحسب السعة الإجمالية التي تشغلها الخدمات الجوية المنفذة بموجب هذه الترتيبات إلا مقابل استحقاق السعة للطرف المتعاقد الذي يحدد شركة (شركات) الطيران العاملة. لا يتم احتساب القدرة التي توفرها شركة (شركات) على هذه الخدمات مقابل استحقاق القدرات للطرف المتعاقد الذي يحدد تلك الشركة.
6. يسمح لمؤسسة (شركات) الطيران المعنية لأي من الطرفين المتعاقدين بنقل الحركة بين الطائرات المشتركة في عمليات تقاسم الرموز دون قيود على عدد الطائرات وحجمها ونوعها.
7. بالإضافة إلى شركة (شركات) الطيران العاملة ، قد تطلب سلطات الطيران في كل طرف متعاقد من شركة (شركات) الطيران التسويقية تقديم جداول زمنية للموافقة عليها وتقديم أي وثائق أخرى قبل بدء الخدمات الجوية بموجب اتفاقيات التسويق والتعاون.
8. عند تعليق الخدمات للبيع بموجب هذه الترتيبات ، يجب على شركة الطيران المعنية أو وكيلها أن يوضح للمشتري في نقطة البيع أن شركة الطيران هي شركة الطيران العاملة في كل قطاع من قطاعات الخدمة ومع شركة الطيران (ق) أن المشتري يدخل في علاقة تعاقدية.
9. قبل البدء بعمليات تقاسم الرموز ، يجب على الشركاء المشاركين في الرمز أن يوافقوا على أي شريك ليكون مسؤولاً عن الأمن والسلامة والتسهيلات والمسائل الأخرى المتعلقة بالمستهلك ، ويتم تقديم مثل هذه الاتفاقية لموافقة سلطات الطيران في كلا الطرفين المتعاقدين قبل تنفيذ ترتيبات المشاركة بالرموز.

#### المادة 18: تأجير الطائرات

1. يجب أن يكون استعمال الطائرات المستأجرة من قبل شركة الطيران (الخطوط الجوية) المعنية لطرف متعاقد واحد لتشغيل الخدمات المتفق عليها وفقاً للقوانين واللوائح الوطنية للطرف المتعاقد الآخر.
2. يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين منع استعمال الطائرات المستأجرة للخدمات طبقاً لهذا الاتفاق والتي لا تتوافق مع المادة 13 (السلامة الجوية) والمادة 14 (أمن الطيران) بهذا الاتفاق.

### المادة 19 :الخدمات متعددة الوسائط

يسمح لشركات الخطوط الجوية المعينة لكل طرف متعاقد بتوظيف، فيما يتعلق بالنقل الجوي للركاب والبضائع، أي نقل متعدد الوسائط إلى أو من أي نقطة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو إلى بلدان ثالثة. قد تختار شركة (شركات) الطيران هذه القيام بالنقل المتعدد الوسائط الخاص بها (وفقاً للقوانين المحلية) أو لتزويدها من خلال الترتيبات، بما في ذلك مشاركة الرموز، مع شركات النقل الأخرى. ويمكن تقديم خدمات النقل المتعدد الوسائط كخدمة منفردة وبسعر واحد للنقل الجوي والنقل المشترك، شريطة إبلاغ المسافرين والشاحنين بمقدي هذا النقل.

### المادة 20 : المشاورات و التعديلات

- 1- تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين بروح من التعاون الوثيق بالتشاور فيما بينها من وقت لآخر للتأكد من أن تنفيذ مقتضيات هذا الإتفاق وملحقه يجري بصورة مرضية. كما تقوم تلك السلطات بالتشاور فيما بينها إن اقتضى الحال لتعديل هذا الإتفاق أو ملحقه.
- 2- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات شفوية أو عن طريق تبادل المراسلات، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك، و تبدأ هذه المشاورات في أجل ثلاثين (30) يوماً من تاريخ تسلّم الطلب.
- 3- كل تعديل لهذا الإتفاق أو ملحقه يجب أن يتم عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية، ويدخل حيز التنفيذ ابتداءً من تاريخ الإخطار بتبادل هذه المذكرات.
- 4- يجوز تعديل هذه الاتفاقية بموافقة كتابية من الأطراف المتعاقدة.
- 5- يدخل أي تعديل متفق عليه حيز التنفيذ وفقاً لأحكام المادة 25 من هذه الاتفاقية.
- 6- بصرف النظر عن الفقرة (4) ، يوافق الطرفان المتعاقدان على التنفيذ الفوري لتعديل ملحق هذا الإتفاق.

### المادة 21 :الاتفاقيات المتعددة الأطراف

بخصوص تطبيق هذا الإتفاق يعمل الطرفان المتعاقدان بمقتضيات الاتفاقية مادامت هذه الاحكام تسري على الخدمات الجوية الدولي.

بعد دخول هذا الإتفاق حيز التنفيذ ، وفي حالة دخول اتفاقية للنقل الجوي متعددة الأطراف متفق عليها من قبل الطرفين المتعاقدين حيز التنفيذ، وتعالج النقاط التي يتطرق لها هذا الإتفاق، يقوم الطرفين بعقد مشاورات لتحديد الى أي مدى يتم تعديل مقتضيات هذا الإتفاق بمقتضيات الاتفاقية المتعددة الأطراف.

### المادة 22: تسوية الخلافات

- 1- إذا نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين حول تفسير أو تطبيق هذا الإتفاق، فإنهما يعملان جاهدين على تسويته أولاً عن طريق المفاوضات المباشرة.
- 2- إذا لم يتم التوصل إلى تسوية بالطرق المشار إليها أعلاه، يجوز إحالة الخلاف ، بموافقة الأطراف المتعاقدة ، إلى شخص أو هيئة ما لاتخاذ قرار. إذا لم يوافق الطرفان المتعاقدان على ذلك

يعرض الخلاف بطلب من أحد الطرفين المتعاقدين على محكمة ( تسمى فيما بعد الهيئة التحكيمية ) تتألف من ثلاثة حكام. يعين كل من الطرفين المتعاقدين حكما واحدا ويتفق الحكمان المعينان على تعيين الحكم الثالث. ولن تكون جنسية الحكم الثالث مماثلة لجنسية أحد الطرفين المتعاقدين، ويترأس هذا الحكم الهيئة التحكيمية.

3- يعين كل من الطرفين المتعاقدين حكما في أجل ثلاثين (30) يوما من تاريخ استلام الإشعار بطلب تحكيم هيئة تحكيمية من الطرف المتعاقد الآخر وذلك بالطرق الدبلوماسية، ويعين الحكم الثالث في غضون ستين (60) يوما إضافية. إذا لم يعين أحد الطرفين المتعاقدين الحكم خلال المدة المحددة أو إذا لم يتم تعيين الحكم الثالث خلال المدة المحددة يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين حكم أو حكمان بحسب ما يقتضيه الحال. وإن كان الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، فإن نائب الرئيس الأكثر أقدمية يتولى التحكيم ما لم يكن مجردا من الأهلية.

4 - ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك ، تحدد الهيئة التحكيمية حدود اختصاصها وفقا لهذا الاتفاق وتحدد الهيئة التحكيمية نظامها الداخلي.

5- يجوز للهيئة التحكيمية، بمجرد تشكيلها ، أن توصي باتخاذ تدابير مؤقتة ريثما يتم تقريرها النهائي. بناء على توجيه الهيئة التحكيمية أو بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين ، يجب عقد مؤتمر لتحديد القضايا التي يتم التحكيم بشأنها والإجراءات المحددة التي يجب اتباعها في موعد لا يتجاوز خمسة عشر (15) يوما بعد التشكيل الكامل للهيئة.

6- ما لم يتم الاتفاق على خلاف ذلك أو حسب توجيهات هيئة التحكيم ، يجب على كل طرف متعاقد تقديم مذكرة خلال خمسة وأربعين (45) يوما من الوقت الذي تكون فيه هيئة التحكيم مكتملة التشكيل. كما يجب أن تصدر الردود بعد ستين (60) يوما. تعقد هيئة التحكيم جلسة استماع بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين أو بمبادرة منها في غضون خمسة عشر (15) يوما من تاريخ صدور الردود.

7- تحاول هيئة التحكيم إصدار قرار كتابي في غضون 30 يوما بعد إتمام جلسة الاستماع، أو بعد صدور الردود الخاصة بالطرفين إذا لم يتم عقد هذه الجلسة. يسود قرار أغلبية هيئة التحكيم.

8- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين تقديم طلب توضيح بشأن القرار خلال 15 يوما من تاريخ تقديمه، ويتم إصدار التوضيح في غضون 15 يوما من هذا الطلب.

9- يتحمل الطرفان المتعاقدان بالتساوي المصاريف المتعلقة بالتحكيم ، بما في ذلك نفقات هيئة التحكيم والحكمين. تعتبر النفقات التي يتكبدها رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بالإجراء المنصوص عليه في الفقرة (3) من هذه المادة جزءا من نفقات هيئة التحكيم.

10- يمثل الطرفان المتعاقدان، ما دام يتمشى و قوانينها الداخلية، لكل قرار يصدر عن الهيئة التحكيمية.

#### المادة 23: إنهاء الاتفاق

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر، عن طريق المذكرات الدبلوماسية الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت بقراره في إنهاء هذا الاتفاق، على أن يتم إبلاغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي. في هذه الحالة ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد مرور اثني عشر (12) شهرا من تاريخ تسليم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، أو أي مدة أقصر حسب ما اتفق عليه الطرفان المتعاقدان، ما لم يتم سحبه باتفاق قبل انتهاء هذه المدة. إذا لم يتوصل الطرف المتعاقد

الأخر بإشعار بالاستلام فيعتبر أن الإخطار قد تم تسلمه بعد مضي أربعة عشر (14) يوماً من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي لنفس الإخطار.

**المادة 24 : تسجيل الاتفاق**

يقوم الطرفان المتعاقدان بتسجيل هذا الاتفاق وكذا التعديلات اللاحقة الخاصة به لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

**المادة 25 : دخول حيز التنفيذ**

يدخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ بتاريخ التوصل بأخر مذكرة من تبادل المذكرات الدبلوماسية بين الطرفين المتعاقدين و التي تؤكد استكمالهما لإجراءاتهما الدستورية المتطلبة دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ.

وإثباتاً لذلك قام الموقعان أدناه المخول لهما بذلك من قبل حكومتيهما بالتوقيع على هذا الاتفاق.

وحرر بنيوودلهي بتاريخ 19 سبتمبر 2018 في نظيرين أصليين باللغات العربية والهندية والانجليزية، ولكل النصوص نفس الحجية. وفي حالة الاختلاف في التأويل يرجح النص الانجليزي.

عن  
حكومة جمهورية الهند  
سوريش براهو  
وزير التجارة والصناعة والطيران المدني

عن  
حكومة المملكة المغربية  
محمد ساجد  
وزير السياحة والنقل الجوي والصناعة  
التقليدية والاقتصاد الاجتماعي

\*

\* \*

ملحق  
جدول الطرق

القسم 1  
للشركات المُعَيَّنة من لدن المملكة المغربية

| النقاط ما وراء | النقاط داخل الهند  | النقط الوسطية | نقاط الانطلاق      |
|----------------|--|---------------|--------------------|
|                | نيودلهي، مومباي، كولكاتا،<br>شيناى، بنغالورو و حيدر آباد |               | النقاط داخل المغرب |

القسم 2  
للشركات المُعَيَّنة من لدن الجمهورية الهندية

| النقاط ما وراء | النقاط داخل المغرب                                | النقط الوسطية | نقاط الانطلاق     |
|----------------|---|---------------|-------------------|
|                | الدار البيضاء، الرباط مراكش<br>اكادير، طنجة و فاس |               | النقاط داخل الهند |

القسم 3

- 1- لا يجب بالضرورة تشغيل النقاط المذكورة في القسم 1 والقسم 2 بالترتيب المبين اعلاه.
- 2- يجوز لأي شركة طيران معيّنة من طرف احد الطرفين المتعاقدين أن تشغل أي نقطة وسطية و/أو ما وراء دون ممارسة حقوق الحرية الخامسة.
- 3- تخضع ممارسة الحرية الخامسة من قبل شركة (شركات) الطيران المعيّنة من احد الطرفين المتعاقدين لاتفاق بين هذين الطرفين.
- 4- لا يجوز تشغيل نقطتين أو أكثر في إقليم أحد الأطراف المتعاقدة على نفس الرحلة من قبل شركة (شركات) الطيران المعيّنة للطرف المتعاقد الأخر.
- 5- يجوز لشركات الطيران المعيّنة لأي من الطرفين المتعاقدين تقديم خدمات تقاسم الرموز (بما في ذلك تقاسم الرموز بالنسبة للرحلات الداخلية) إلى / من النقاط المبينة في جدول الطرق الخاص بها. و قد يبرم الطرفين المتعاقدين اتفاقاً، من وقت لآخر، للسماح بخدمات تقاسم الرموز بالنسبة للرحلات الداخلية إلى نقاط إضافية على إقليميهما المعنيين.