



# تقرير

## لجنة الخارجية والحدود والمناطق المحتلة والدفاع الوطني

### حول

#### مشروع قانون رقم : 34.12

يوافق بموجبه على الاتفاق الموقع بالرباط في 23 يونيو 2011  
بين حكومة المملكة المغربية والمجلس الفيدرالي السويسري  
بشأن النقل الجوي المنتظم

الولاية التشريعية 2006-2015  
السنة التشريعية 2012-2013  
دورة أكتوبر 2012

الأمانة العامة  
- قسم اللجان -

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

السيد الرئيس المحترم،

السادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

يشرفني أن أعرض على أنظار مجلسكم الموقر نص التقرير الذي

أعدته لجنة الخارجية والحدود والمناطق المحتلة والدفاع الوطني

حول مشروع قانون رقم 34.12 يوافق بموجبه على الاتفاق الموقع

بالرباط في 23 يونيو 2011 بين حكومة المملكة المغربية والمجلس

الفيدرالي السويسري بشأن النقل الجوي المنتظم.

درست اللجنة هذا المشروع قانون خلال اجتماعها المنعقد

يوم الثلاثاء 18 ديسمبر 2012 برئاسة السيد علي سالم الشكاف

وحضور السيد سعد الدين العثماني وزير الشؤون الخارجية والتعاون

الذي قدم عرضا حول مقتضيات المشروع قانون ومراميه الأساسية.

بخصوص أهداف مشروع القانون أوضح السيد الوزير أن هذا

الاتفاق يروم تشجيع إقامة نظام دولي للنقل الجوي قائم على

المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي، كما أنه من شأنه تسهيل عملية

تطوير هذا النقل وضمان أعلى مستويات الأمن والسلامة في هذا

المجال.

وبموجب هذا الاتفاق تحدد كيفية منح وممارسة حقوق

الطرفين المتعاقدين وكذا الالتزام بقوانينهما وقواعدهما

التنظيمية.

ويدخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ باستيضاء الطرفين

المتعاقدين للإجراءات الشكلية الدستورية التي تبيح إبرام

الاتفاقيات الدولية.

وفي الختام صادقت اللجنة بالإجماع على مشروع قانون

رقم 34.12 يوافق بموجبه على الاتفاق الموقع بالرباط في 23 يونيو

2011 بين حكومة المملكة المغربية والمجلس الفيدرالي السويسري

بشأن النقل الجوي المنتظم.

إمضاء مقرر اللجنة

السيد سلامة الحفيظي

*Signature*

# مذكرة توضيحية







مذكرة توضيحية  
بشأن  
اتفاق بين حكومة المملكة المغربية والمجلس الفيدرالي السويسري بشأن  
النقل الجوي المنتظم

تم التوقيع في الرباط بتاريخ 23 يونيو 2011 على اتفاق بين حكومة المملكة المغربية والمجلس الفيدرالي السويسري بشأن النقل الجوي المنتظم.

يهدف هذا الاتفاق إلى تشجيع إقامة نظام دولي للنقل الجوي قائم على المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي، من شأنه تسهيل عملية تطوير هذا النقل وضمان أعلى مستويات الأمن والسلامة في هذا المجال.

بموجب هذا الاتفاق تتحدد كيفية منح وممارسة حقوق الطرفين المتعاقدين، وكذا الالتزام بقوانينهما وقواعدهما التنظيمية.

عدد هذا الاتفاق المبادئ الأساسية التي يقوم عليها والتي تحكم الطرفين المتعاقدين وفقا لمقتضياته في كل من أمن الطيران، السلامة والإعفاء من الرسوم والضرائب.

كما تضمن الاتفاق مقتضيات تهم إجراءات العبور المباشر للركاب والسلع وكذا المبادئ التي يتعين أن تقوم عليها رسوم الاستعمال. بالإضافة إلى تحديد طبيعة الأنشطة التجارية التي يسمح بها للمؤسسات المعينة التابعة لكل طرف متعاقد.

ووفقا لهذا الاتفاق، يسوى كل نزاع بشأنه عن طريق عرضه على هيئة التحكيم، بطلب من أحد الطرفين المتعاقدين، وذلك في حالة ما إذا تعذر تسويته عن طريق المفاوضات المباشرة أو عبر القنوات الدبلوماسية.

وطبقا لمادته الثانية والعشرين (22) " يتم تطبيق هذا الاتفاق مؤقتا بتاريخ توقيعه، ويتم بموجبه تعليق الاتفاق بين سويسرا والمغرب المتعلق بالنقل الجوي المؤرخ في 5 يوليوز 1962، ويسري مفعوله فور إشعار كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر باستيفاء إجراءاته الشكلية الدستورية التي تبيح إبرام الاتفاقيات الدولية ودخولها حيز التنفيذ".

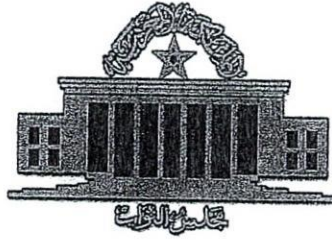




# - مشروع القانون -

كما أحيل على اللجنة ووافقت عليه





المملكة المغربية

البرلمان

مجلس النواب

## مشروع قانون رقم 34.12

يوافق بموجبه على الاتفاق الموقع بالرباط

في 23 يونيو 2011 بين حكومة المملكة المغربية والمجلس

الفيدرالي السويسري بشأن النقل الجوي المنتظم.

( كما وافق عليه مجلس النواب في 13 غشت 2012 )

نسخة مطابقة لأصل النص  
كما وافق عليه مجلس النواب

كريس غلاب  
رئيس مجلس النواب



مشروع قانون رقم 34.12

يوافق بموجبه على الاتفاق الموقع بالرباط في 23 يونيو 2011

بين حكومة المملكة المغربية والمجلس الفيدرالي السويسري

بشأن النقل الجوي المنتظم

مادة فريدة

يوافق على الاتفاق الموقع بالرباط في 23 يونيو 2011 بين حكومة المملكة المغربية والمجلس الفيدرالي السويسري بشأن النقل الجوي المنتظم.

\*

\* \*

اتفاق

بين حكومة المملكة المغربية

و المجلس الفيدرالي السويسري

بشأن النقل الجوي المنتظم

إن حكومة المملكة المغربية والمجلس الفيدرالي السويسري (المشار إليهما أسفله بعبارة "الطرفان المتعاقدان")،

إذ تحنو هما الراغبة في تشجيع إقامة نظام دولي للنقل الجوي يقوم على المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي في إطار سوق تخضع للحد الأدنى من تدخلات الدولة وتقنياتها،

ورغبة منهما في تسهيل عملية تطوير النقل الجوي الدولي،

و وعياً منهما أن فعالية خدمات النقل الجوي الدولية وقدرتها التنافسية تشجعان التجارة والسلع

الاستهلاكية والنمو الاقتصادي،

ورغبة منهما في تمكين مؤسسات النقل الجوي من تقديم تشكيلة من الخدمات لفائدة الركاب

والجهات التي ترسل السلع، و حرصاً منهما على تشجيع كل مؤسسة للنقل الجوي على وضع و اعتماد

أثمان مبتكرة و تنافسية.

نسخة مطابقة لأصل النص  
كما وافق عليه مجلس النواب



و رغبة منهما في ضمان أعلى مستويات الأمن و السلامة في مجال النقل الجوي الدولي، و إذ يؤكدان من جديد على انشغالهما العميق بشأن الأفعال أو التهديدات التي تتعرض لها أمن الطائرات، و التي تعرّض سلامة الأشخاص و الممتلكات للخطر، و تؤثر سلباً على عمليات النقل الجوي، و تقوّض ثقة عامة الناس في أمن الطيران المدني، و بوصفهما طرفين في اتفاقية الطيران المدني الدولي، المفتوحة للتوقيع في شيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر / كانون الأول 1944،

اتفقا على ما يلي:

### المادة الأولى: تعاريف

1. يتم اعتماد التعاريف أسفله قصد تنفيذ هذا الاتفاق و ملحقه، ما لم ترد أحكام تقضي بعكس ذلك،
  - أ. تفيد عبارة "اتفاقية" المتعلقة بالطيران المدني الدولي، المفتوحة للتوقيع في شيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر / كانون الأول 1944، و تتضمن كل ملحق يتم اعتماده وفق المادة 90 من هذه الاتفاقية و كل تعديل يهم الملاحق أو الاتفاقية، وفق المادتين 90 و 94، بقدر ما تكون هذه الملاحق والتعديلات قابلة للتطبيق على الطرفين المتعاقدين.
  - ب. تفيد عبارة "سلطات الطيران" مديرية الطيران المدني (وزارة التجهيز والنقل)، فيما يتعلق بالمغرب، و المكتب الفدرالي للطيران المدني، فيما يتعلق بسويسرا، أو بخصوص الطرفين معاً، كل شخص أو هيئة مؤهلة لممارسة الوظائف المخولة حالياً للسلطات المذكورة أعلاه.
  - ج. تفيد عبارة "المؤسسات المعنية" مؤسسة أو عدة مؤسسات للنقل الجوي يعينها أحد الطرفين المتعاقدين، وفق المادة 5 من هذا الاتفاق قصد استغلال خدمات الطيران التي تم الاتفاق بشأنها.
  - د. تفيد عبارة "الخدمات المنفق عليها" خدمات الطيران عبر الخطوط المحددة لنقل الركاب و السلع والإرساليات البريدية سواء كانت بصفة منفصلة أو مركبة.
  - هـ. تفيد عبارة "خدمات الطيران"، و "خدمات الطيران الدولي"، و "مؤسسة النقل الجوي" و "التوقف غير التجاري" المعنى الذي تسنده إياها المادة 96 من الاتفاقية.
  - و. تفيد عبارة "الإقليم"، فيما يتعلق بالدولة، المناطق اليابسة و المياه التابعة لها الموجودة تحت سيادتها.
  - ز. تفيد عبارة "الثلث" السعر الواجب أدائه مقابل نقل الركاب و الأمتعة و السلع، و كذا الشروط التي تطبق فيها، بما في ذلك العلاوات و المكافآت الإضافية الأخرى بالنسبة للوكالات، أو بيع سندات النقل، باستثناء الأجر و الشروط المتعلقة بنقل إرساليات البريد.

2. يعد الملحق لهذا الاتفاق جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق. وبالتالي فإن كل إشارة على الاتفاق تهم الملحق أيضاً، ما لم ترد أحكام تقضي بعكس ذلك صراحة.

### المادة 2 : منح الحقوق

1. يمنح كل طرف متعاقد للطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة بموجب هذه الاتفاقية قصد استغلال خدمات النقل الجوي الدولي على الخطوط الجوية المحددة في الجداول الواردة في الملحق. و يُشار إلى هذه الخدمات و هذه الخطوط الجوية بعده بعبارة "الخدمات المتفق عليها" و "الخطوط الجوية المحددة".

2. مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، تتمتع المؤسسات التي يعينها كل طرف من الطرفين المتعاقدين، في مجال استغلال خدمات النقل الجوي الدولي، بما يلي:

أ. حق الطيران فوق إقليم الطرف الآخر دون الهبوط فيه

ب. حق القيام بالتوقف غير التجاري في هذا الإقليم،

ج. الحقوق المحددة بصيغة أخرى في هذه الاتفاقية.

3. لا يخول أي حكم من أحكام هذه المادة للمؤسسات التي يعينها أحد الطرفين المتعاقدين الحق في أن تقوم مقابل أجر، بإقليم الطرف المتعاقد الآخر، حق إركاب أو شحن الأمتعة في السلع أو الإرساليات

البريدية المتوجهة إلى نقطة أخرى من إقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر.

4. نتيجة وقوع نزاع مسلح أو اضطرابات أو تطورات سياسية أو ظروف خاصة و غير معتادة، وإذا

لم يكن في وسع المؤسسات التي يعينها أحد الطرفين المتعاقدين أن تقوم باستغلال خدمات إحدى

خطوطه الجوية العادية، يتعين على الطرف المتعاقد الآخر أن يسعى إلى تيسير مواصلة استغلال

هذه الخدمات عبر إعادة تشغيل هذه الخطوط بشكل ملائم، و خاصة عبر منح الحقوق الضرورية

خلال هذه الفترة قصد تسهيل الاستغلال المستدام.

### المادة 3 : ممارسة الحقوق

1. تستفيد المؤسسات المعينة من فرص متساوية و عادلة للتنافس قصد تقديم الخدمات المتفق عليها والتي ينظمها هذا الاتفاق.

2. لا يجوز لأي طرف من الطرفين المتعاقدين أن يقيد حق أي مؤسسة من المؤسسات المعينة في القيام بأنشطة النقل الخاصة بالملاحة الجوية الدولية بين إقليم الطرف المتعاقد الآخر وأقاليم بلدان أخرى.



3. يمنح كل طرف متعاقد للمؤسسات المعنية الحق في تحديد تواتر و حجم خدمات النقل الجوي الدولية التي تقدمها بكل حرية على أساس اعتبارات تجارية يملها السوق و بموجب هذا الحق، لا يجوز لأي طرف من الطرفين المتعاقدين أن يقوم من جانب واحد بوضع قيود على حجم حركة الملاحة التي تستلزمها هذه الخدمات أو تواترها أو عدد وجهاتها أو تنظيمها القانوني أو نوع أو أنواع الطائرات المستعملة من قبل المؤسسات التي عينها الطرف المتعاقد الآخر، ما لم تبرر ذلك أسباب جمركية أو تقنية أو عملياتية أو بيئية، تخضع لشروط متشابهة وفق المادة 15 من الاتفاقية.

#### المادة 4: تطبيق القوانين و القواعد التنظيمية

1. إن القوانين و الأنظمة الخاصة بأحد الطرفين المتعاقدين، و التي تنظم بإقليمه دخول و خروج الطائرات المخصصة للملاحة الجوية الدولية أو رحلات هذه الطائرات فوق هذا الإقليم، تسري على المؤسسات المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر.
2. إن القوانين و الأنظمة الخاصة بأحد الطرفين المتعاقدين، و التي تنظم بإقليمه إقامة و خروج الركاب أو الطواقم أو الأمتعة أو السلع أو الإرساليات البريدية، مثل تلك التي تتعلق بإجراءات الدخول و الخروج و الهجرة النازحة و الهجرة الوافدة و الجمارك و التدابير الصحية، تسري على الركاب و الطواقم و الأمتعة و السلع و الإرساليات التي تنقلها طائرات المؤسسات المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر وقت تواجدها بإقليمه.
3. وفقا للقوانين و الأنظمة الواردة في هذه المادة، لا يحق لأي طرف من الطرفين المتعاقدين أن يمنح الامتياز لمؤسساته الخاصة على حساب المؤسسات المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

#### المادة 5: التعيين و رخصة الاستغلال

1. يجوز لكل طرف من الطرفين المتعاقدين أن يعين مؤسسة مؤسسات للنقل الجوي قصد استغلال الخدمات المتفق عليها. و يتعين على سلطات النقل الجوي التابعة لكل طرف أن توجه إشعاراً خطياً لسلطات الطرف الآخر بشأن هذا التعيين.
2. مع مراعاة أحكام الفقرتين 3 و 4 من هذه المادة، يتعين على سلطات النقل الجوي التي توصلت بإشعار التعيين أن تقوم فوراً بمنح ترخيص الاستغلال الضروري للمؤسسات التي عينها الطرف المتعاقد الآخر.
3. يجوز لسلطات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من المؤسسات التي عينها الطرف المتعاقد الآخر أن تبرهن أنها قادرة على الاستجابة للشروط التي تقتضيها القوانين و الأنظمة التي تطبقها عادة هذه السلطات، و التي تنظم استغلال خدمات النقل الجوي العالمية وفق مقتضيات الاتفاقية.



4. يحق لكل طرف متعاقد أن يرفض منح ترخيص الاستغلال المنصوص عليه في الفقرة الثانية من هذه المادة أو فرض الشروط التي يعتبرها ضرورية لممارسة الحقوق المحددة في المادة 2 من هذا الاتفاق، إذا تبين أن هذا الطرف المتعاقد لا يستطيع البرهنة على أن هذه المؤسسات تعد شركات تحت طائلة القانون ولها مقراتها الرئيسية و مراكز أنشطتها الأساسية بإقليم الطرف المتعاقد الذي عينها، وأنها تحمل رخصة للملاحة الجوية أصدرها هذا الطرف المتعاقد.

5. فور تسليم ترخيص الاستغلال المنصوص عليه في الفقرة 2 من هذه المادة، يجوز للمؤسسات المعنية في أي وقت أن تقوم باستغلال كل الخدمات المتفق عليها، شريطة أن يكون ثمن موضوع وفق أحكام المادة 14 من هذا الاتفاق ساري المفعول.

### المادة 6 : إلغاء رخصة الاستغلال و تعليقها

1. يحق لكل طرف متعاقد أن يقوم بإلغاء أو تعليق رخصة الاستغلال لممارسة الحقوق المحددة في المادة 2 من هذا الاتفاق، من قبل المؤسسات التي عينها الطرف المتعاقد الأخر، أو يخضع ممارسة هذه الحقوق للشروط التي يعتبرها ضرورية، وذلك في الحالات التالية:

أ. إذا كان هذا الطرف المتعاقد لا يملك الحجة قصد البرهنة على أن هذه المؤسسات تعد شركات تحت طائلة القانون ولها مقراتها الرئيسية و مراكز أنشطتها الأساسية بإقليم الطرف المتعاقد الذي عينها، وأنها تحمل رخصة للملاحة الجوية أصدرها هذا الطرف المتعاقد.

ب. أو إذا لم تحترم هذه المؤسسات القوانين و الأنظمة للطرف المتعاقد المانح لهذه الحقوق أو قام بخرقها خرقاً سافراً،

ج. أو إذا لم تقم هذه المؤسسات باستغلال الخدمات المتفق عليها وفق الشروط المنصوص عليها في هذا الاتفاق.

2. لا يجوز ممارسة هذا الحق إلا عقب التشاور مع الطرف المتعاقد الأخر، ما لم يكن الإلغاء أو التعليق أو فرض الشروط المنصوص عليها في الفقرة 1 من هذه المادة ضرورياً فوراً قصد تجنب تكرار حالات انتهاك القوانين و القواعد التنظيمية.

### المادة 7: أمن الطيران

1. يؤكد الطرفان المتعاقدان من جديد، وفقاً لحقوقهم و التزاماتهم بموجب القانون الدولي، أن التزامهم المتبادل بحماية الطيران المدني من أعمال التدخل غير المشروع، قصد ضمان أمن الطيران



المدني، بقدر جزء لا يتجزأ من هذا الاتفاق، ويتعين على الطرفين المتعاقدين التصرف وفق أحكام الاتفاقية المتعلقة بالمخالفات وبعض الأفعال الأخرى التي تقع على متن الطائرات، الموقعة بتاريخ 14 سبتمبر / أيلول 1963 في طوكيو، ومقتضيات اتفاقية مكافحة الاستيلاء على الطائرات الموقعة بتاريخ 16 ديسمبر / كانون الأول 1970 في لاهاي، واتفاقية مكافحة الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد أمن الطيران المدني، الموقعة بتاريخ 23 سبتمبر / أيلول 1971 في مونتريال، والبروتوكول الإضافي لمكافحة أعمال العنف داخل المطارات التابعة للطيران المدني الدولي، الموقع بتاريخ 24 فبراير / شباط 1988، ومقتضيات كل اتفاقية أو بروتوكول بشأن سلامة الطيران المدني ينظم إليها الطرفان المتعاقدان،

2. يمنح كل طرف متعاقد للطرف الآخر، بطلب منه، كل المساعدة الضرورية قصد منع أفعال الاستيلاء على الطائرات المدنية والأعمال غير المشروعة الأخرى الموجهة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وطواقمها ومطاراتها وتجهيزاتها وخدمات الملاحة الجوية التي تقدمها، فضلاً عن أي تهديد آخر يتعرض له أمن الطيران المدني.

3. يراعي الطرفان المتعاقدان، في إطار علاقتهما المتبادلة، الأحكام المتعلقة بسلامة الطيران التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي و تم اعتبارها بوصفها ملائمة للاتفاقية، في حدود نطاق تطبيق هذه الأحكام على الطرفين المتعاقدين. ويتطلب الطرفان المتعاقدان من شركات استغلال الطائرات المسجلة من قبلها، أو شركات استغلال الطائرات ذات مقرات استغلال رئيسية أو إقامة دائمة بإقليمهما، وشركات استغلال المطارات المتواجدة بإقليمهما، أن تحترم هذه الأحكام المتعلقة بأمن الطيران.

4. يوافق كل طرف متعاقد على أن شركات استغلال الطائرات التابعة له قد يتعين عليها احترام مقتضيات الفقرة 3 من هذه المادة المتعلقة بأمن الطيران، والتي يشترطها الطرف المتعاقد الآخر قصد الدخول أو المغادرة أو الإقامة بإقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر. ويحرص كل طرف متعاقد على التطبيق الفعلي للتدابير المناسبة بإقليمه قصد حماية الطائرات و ضمان تفتيش الركاب و الطواقم و الأمتعة المحمولة و السلع و المؤونة على متن الطائرات، و ذلك قبل و بعد و خلال انطاء الطائرات و عملية الشحن. و يتعين على كل طرف متعاقد أن يستجيب لكل طلب يوجه له الطرف المتعاقد الآخر قصد اتخاذ تدابير أمنية خاصة معقولة لمواجهة خطر معين.

5. في حالة وقوع أو التهديد بوقوع استيلاء غير مشروع على الطائرات أو أفعال غير مشروعة أخرى موجهة ضد سلامة هذه الطائرات، أو ركابها أو طواقمها أو المطارات أو التجهيزات أو خدمات الملاحة الجوية، يتعاون الطرفان المتعاقدان عبر تيسير الاتصالات و اتخاذ كافة التدابير المناسبة لوضع حد بسرعة و سلامة، لهذا الحادث أو هذا التهديد بوقوع الحادث.



6. إذا كان لأحد الطرفين المتعاقدين أسباب معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر يخالف أحكام الأمن الواردة في هذه المادة، يجوز لسلطات طيران الطرف الأول أن تطلب إجراء مفاوضات قهرية مع سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر، و إذا لم يتم التوصل إلى تسوية مرضية في غضون الخمسة عشر (15) يوماً التي تعقب تاريخ هذا الطلب، كان ذلك سبباً كافياً قصد تأجيل أو إلغاء أو تقييد رخصة الاستغلال و الرخصة التقنية للمؤسسات التابعة لهذا الطرف المتعاقد، أو وضع شروط على هذا الترخيص. و في حالة الاستعجال يجوز لأحد الطرفين المتعاقدين أن يتخذ تدابير مؤقتة قبل انقضاء أجل خمسة عشر (15) يوماً.

#### المادة 8 : السلامة

1. يعترف كل طرف متعاقد بصحة شهادات صلاحية الملاحة الجوية، و شهادات الأهلية و الرخص التي يسلمها الطرف المتعاقد الآخر أو يصادق عليها قصد استغلال الخدمات المنفق عليها في إطار هذا الاتفاق و التي لازالت سارية المفعول، شريطة أن تكون متطلبات هذه الشهادات و الرخص مطابقة على الأقل للمتطلبات الدنيا السارية المفعول وفق الاتفاقية.

2. غير أن كل طرف متعاقد يحتفظ بحق رفض الاعتراف، بخصوص الملاحة الجوية فوق إقليمه، بصحة شهادات الأهلية و الرخص المسلمة لمواطنيها أو المصدق عليها من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

3. يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب مشاورات بخصوص معايير السلامة في مجالات تتعلق بتجهيزات الطيران و الطواقم و الطائرات و استغلالها، و التي يعتمدها الطرف المتعاقد الآخر. ويتم إجراء هذه المشاورات في غضون الثلاثين (30) يوماً التي تعقب تاريخ هذا الطلب.

4. إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين، إثر هذه المشاورات، أن الطرف المتعاقد الآخر لا يمتلك و لا يطبق فعلياً، في إطار المجالات المنصوص عليها في الفقرة 3 من هذه المادة، الامتثال لمعايير السلامة التي تساوي المعايير الجاري بها العمل وفق الاتفاقية، يقوم بإشعار الطرف المتعاقد الآخر بشأن هذه الملاحظات. و كذا التدابير التي يعتبرها ضرورية قصد الامتثال لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي. و يتعين على الطرف المتعاقد الآخر أن يتخذ التدابير التصحيحية اللازمة في الأجل المتفق عليها.

5. تم الاتفاق، وفق المادة 16 من الاتفاقية، على أن كل طائرة تستغلها مؤسسة معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، أو يتم استغلالها لحساب هذه المؤسسة، قادمة من إقليم الطرف المتعاقد الآخر



أو متوجهة إليه، يجوز، وقت تواجدها على إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أن تخضع للتفتيش من قبل ممثلي سلطات هذا الطرف المتعاقد الآخر، شريطة ألا تستتبع هذه العملية في تأخير غير معقول بشأن استغلال هذه الطائرة. وبالرغم من الالتزامات المنصوص عليها في المادة 33 من الاتفاقية، يروم هذا التفتيش التحقق من صحة وثائق الطائرة، و من رخص طواقمها، و من أن تجهيزات الطائرة و حالتها تستجيب للمعايير الجاري بها العمل وفق مقتضيات الاتفاقية.

6. يحتفظ كل طرف متعاقد بحق تعليق أو تغيير رخصة الاستغلال المسلمة للمؤسسة أو المؤسسات المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، يؤثر مفعولة فوراً، إذا كان القيام بإجراء مستعجل ضرورياً قصد ضمان سلامة الاستغلال الذي تباشره هذه المؤسسة.

7. كل إجراء يُطبقه أحد الطرفين المتعاقدين وفق الفقرة 6 من هذه المادة يتم إلزامه إذا أصبحت الوقائع التي تبرره غير قائمة.  
 المادة 9: الإعفاء من الرسوم والضرائب

1. إن الطائرات التي تستعملها المؤسسات المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في الخدمات الدولية، و التجهيزات العادية لهذه الطائرات، و احتياطياتها من الوقود و مواد التشحيم و منوتتها، بما في ذلك المأكولات و المشروبات و التبغ، يتم إعفاؤها من كل الرسوم و الضرائب، عند دخولها أراضي الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تبقى هذه التجهيزات و الاحتياطيات و المنونة على متن الطائرات إلى حين تصديرها من جديد.

2. يتم أيضاً إعفاء ما يلي من الرسوم و الضرائب، باستثناء الأجر المحصلة مقابل الخدمات المقدمة:  
 أ. منونة الطائرات التي تم شحنها بإقليم أحد الطرفين المتعاقدين في الحدود التي وضعتها سلطات هذا الطرف المتعاقد، و الموجهة للاستهلاك على متن الطائرات التي تستعملها المؤسسات المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر في إطار الخدمات الدولية، سواء كانت هذه الطائرات تابعة للطرف المتعاقد الآخر أو للطرف المتعاقد الآخر، و التي يتم استيرادها إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين قصد صيانتها أو إصلاح الطائرات المستعملة في الخدمات الدولية، و التي تستعملها هذه الطائرات في ج. الوقود و مواد التشحيم الموجهة لتزويد الطائرات المستعملة في الخدمات الدولية من قبل المؤسسات المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، حتى حينما يتعين استعمال هذه التموينات على

جزء المسافة المنجزة بإقليم الطرف المتعاقد الذي تم عليه شحن هذه التموينات



د. الوثائق الضرورية للمؤسسات المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، بما في ذلك تذاكر المرور ووثائق النقل الجوي و مواد الإشهار و كل الوسائل و المواد و التجهيزات التي تستعملها المؤسسات المعنية لأغراض تجارية و تشغيلية داخل المطار.

3. إن التجهيزات العادية و المواد و التموينات داخل الطائرات التي تستعملها المؤسسات المعنية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لا يجوز إقراؤها بإقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بموافقة السلطات الجمركية لهذا الإقليم. و في هذه الحالة، يجوز وضعها تحت مراقبة هذه السلطات إلى حين إعادة تصديرها أو أن تحصل على وجهة أخرى تقصدها وفق الأنظمة الجمركية.

4. يتم تطبيق الإعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة أيضاً إذا توصلت المؤسسات المعنية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين إلى تسويات مع مؤسسات أخرى بشأن كراء أو انتقال المواد المنصوص عليها في الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة، داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تستفيد هذه المؤسسات الأخرى أيضاً من هذه الإعفاءات لدى هذا الطرف المتعاقد الآخر.

**المادة 10: العبور المباشر**  
إن الركاب و الأمتعة و السلع العابرة مباشرة لإقليم أحد الطرفين المتعاقدين دون أن تغادر منطقة المطار المخصصة لهذا الغرض، يتم إخضاعها فقط للمراقبة بسيطة، ما لم يتعلق الأمر بتدابير أمنية مرتبطة بأعمال العنف و القرصنة الجوية و تهريب المخدرات و يتم إعفاء الأمتعة و السلع العابرة مباشرة من الرسوم الجمركية و الضرائب الأخرى الضمالة. و يتعين أن تكون هذه الإجراءات متسوية.

**المادة 11: رسوم الاستعمال**

1. يسعى كل طرف من الطرفين المتعاقدين إلى الخوض على أن تكون رسوم الاستعمال المفروضة أو التي يمكن تطبيقها من قبل السلطات المختصة على المؤسسات المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر، عادلة و معقولة، و يتعين أن تقوم هذه الرسوم على مبادئ الاقتصاد السليم.

2. إن رسوم استعمال المطارات و تجهيزات الملاحة الجوية و الخدمات التي يقدمها أحد الطرفين المتعاقدين للمؤسسات المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر يجب ألا تكون مرتفعة عن الرسوم التي يتعين أن تؤدبها الطائرات الوطنية المخصصة للخدمات الدولية العادية.

3. يولي كل طرف من الطرفين المتعاقدين أهمية للمشاورات بين السلطات أو الهيئات المختصة في مجال الرسوم على أراضيها و المؤسسات التي تستعمل الخدمات و التجهيزات، و يشجع هذه السلطات أو الهيئات و هذه المؤسسات على تبادل المعلومات الضرورية قصد الفحص الدقيق للطابع المعقول للرسوم وفق المبادئ الواردة في الفقرتين 1 و 2 من هذه المادة. و يشجع كل طرف متعاقد



السلطات المختصة على إخبار أصحاب حق الاستعمال داخل أجل معقول بالاعتراضات الزامية إلى تغيير رسوم الاستعمال، حتى يتمكنوا من الإدلاء بأرائهم قبل وضع الرسوم الجديدة قيد التنفيذ.

**المادة 12 : الأنشطة التجارية**

1. يحق للمؤسسات المعنية التابعة لكل طرف متعاقد أن تقيم هيئات مناسبة تمثلها بإقليم الطرف المتعاقد الآخر. و يجوز أن تتضمن هذه الهيئات التمثيلية موظفين في المجالات التجارية و التشغيلية و التقنية، و تتألف من مستخدمين يتم نقلهم أو تشغيلهم في عين المكان.
2. يتم تطبيق مبدأ المعاملة بالمثل فيما يتعلق بالأنشطة التجارية. و تقدم السلطات المختصة التابعة لكل طرف متعاقد الدعم اللازم قصد تسهيل اشتغال الهيئات التمثيلية للمؤسسات المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر.
3. على وجه الخصوص يسمح كل طرف متعاقد للمؤسسات المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر الحق في البيع المباشر بواسطة وكلائها، وفق قرار المؤسسات، لسندات النقل الجوي على أرضيه. و يحق للمؤسسات، وفق التقنين الوطني ذي الصلة، بيع سندات النقل هاته، و يجوز لكل شخص أن يشتريها بكل حرية مقابل العملة الوطنية أو العملة الصعبة الأجنبية القابلة للتحويل.
4. يحق للمؤسسات المعنية التابعة لكل طرف متعاقد أن تقيم ترتيبات التعاون السليمة المحجوزة للمقاصد و تقاسم الرموز أو أي ترتيبات تجارية أخرى مع المؤسسات المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر أو مؤسسات دولة أخرى، شريطة أن تتوفر هذه المؤسسات على رخصة الاستغلال المناسبة.

**المادة 13 : تحويل المداخل و نقلها**

يحق للمؤسسات المعنية أن تحول و تنقل إلى بلدانها حسب الأسعار الرسمية، فائض المداخل على المصاريف المحلية المنحصر من نقل الركاب و الأمتعة و السلع و الإرساليات البريدية. و إذا كانت خدمة الأداءات بين الطرفين المتعاقدين تنظمها اتفاقية خاصة تكون هذه الأخيرة قابلة للتطبيق هذه الاتفاقية.

**المادة 14 : الأثمان**

1. يجوز لكل طرف متعاقد أن يطالب بإشعار سلطاته للطيران بالاعتماد على خدمات النقل الجوي الدولية التي يتم استغلالها وفق هذا الاتفاق أو بإبداع هذه الأسعار لديها.
2. دون تقييد تطبق القوانين المتعلقة بالمنافسة العامة و حماية المستهلك، يقتصر تدخل الطرفين المتعاقدين على ما يلي:  
أ. الحصول ممارسات تمييزية بصفة غير معقولة،



ب. حماية المستهلك ضد الأسعار المرتفعة بشكل غير معقول أو الأسعار الحصرية التي يتم الحصول عليها بسبب سوء استقلال موقع السلطات أو بسبب ممارسة مذبذبة بين مؤسسات النقل الجوي،

ج. حماية المؤسسات ضد الأسعار المتدنية بشكل مصطنع بسبب الإعانات المالية أو المساعدات الحكومية المباشرة أو غير المباشرة.

3. لا يتخذ الطرفان المتعاقدان أي إجراء من جانب واحد قصد وضع أو تثبيت سعر تقترح تطبيقه أو تطبيقه المؤسسات المعنية من قبل كل طرف متعاقد مقابل خدمات النقل الجوي الدولي بين إقليمي الطرفين المتعاقدين. وإذا اعتبر أحد الطرفين المتعاقدين أن سعراً لا يطابق الاعتبارات الواردة في هذه المادة، يجوز له أن يطلب فتح المفاوضات وإخطار الطرف المتعاقد الآخر بالأسباب الكامنة وراء عدم موافقته في غضون الأربعة عشر (14) يوماً التي تلي تقديم العروض. ويتم إجراء هذه المفاوضات أربعة عشر (14) يوماً بعد استلام الطلب. وإذا تعذر التوصل إلى توافق، يتم تطبيق هذا السعر أو يبقى ساري المفعول.

#### المادة 15 : الموافقة على الجداول

1. يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب من المؤسسات المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر أن يخبره بسلطات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الأول بجدول المواعيد المزمع اعتماده، وذلك خمسة عشر (15) يوماً قبل الشروع في استقلال الخدمات المتفق عليها.

2. يتعين على المؤسسات المعنية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر الترخيص لها قصد القيام برحلات جوية إضافية بشأن الخدمات المتفق عليها خارج المواعيد المصادق عليها. وكقاعدة عامة، يتم تقديم هذا الطلب يومين من أيام الأسبوع على الأقل قبل الشروع في الرحلات الجوية.

#### المادة 16 : الإحصائيات

تقوم سلطات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين، عند الطلب، بتبادل الإحصائيات الدولية أو البيانات الأخرى المماثلة المتعلقة بحركة الملاحة الجوية الخاصة بالخدمات المتفق عليها.

#### المادة 17 : الاستشارات

يجوز لكل طرف متعاقد أن يطلب، في أي وقت، مشاورات بشأن تنفيذ هذا الاتفاق أو تأويله أو تطبيقه أو تعديله. ويتعين الشروع في هذه المشاورات، التي يجوز أن تجري بين سلطات الطيران المدني، في أجل ستين (60) يوماً ابتداء من تاريخ توصل الطرف المتعاقد الآخر بالطلب الخطي، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.



المادة 18: تسوية الخلافات

1. كل خلاف بشأن هذا الاتفاق، و إذا تعذر تسويته عن طريق المفاوضات المباشرة أو عبر القنوات الدبلوماسية، يتم عرضه على هيئة التحكيم، بطلب من أحد الطرفين المتعاقدين.
2. في هذه الحالة، يعين كل طرف مُحكماً واحداً، ويعين المحكمان الاثنان رئيساً من رعايا دولة ثالثة، وإذا لم يعين الطرف المتعاقد الآخر مُحكماً داخل أجل شهرين اثنين (2) بعد أن عيّن أحد الطرفين المتعاقدين مُحكماً، أو لم يتوصل المحكمان الاثنان إلى اتفاق بشأن اختيار الرئيس خلال الشهر الذي يلي تعيين المحكم الثاني، يجوز لكل طرف من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من الرئيس منظمة الطيران المدني الدولي القيام بالتعيينات الضرورية.
3. تحدد هيئة التحكيم إجراءاتها الخاصة و تقرر بشأن توزيع المصاريف المتعلقة بهذه الإجراءات.
4. يمثل الطرفان المتعاقدان لكل قرار يتم إصداره بموجب هذه المادة بصفحة واحدة.

المادة 19: التعديلات

1. إذا رغب أحد الطرفين المتعاقدين في تعديل أحد أحكام هذا الاتفاق، يتم تطبيق هذا التعديل مؤقتاً، بعد موافقة الطرفين المتعاقدين عليه، ابتداءً من تاريخ توقيعه و يسري مفعوله فور إختيار كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر أنه استوفى الإجراءات الشكلية الدستورية.
2. يجوز الاتفاق بشأن تعديلات ملحق هذا الاتفاق بين سلطات النقل الجوي التابعة للطرفين المتعاقدين، و يتم تطبيق هذه التعديلات مؤقتاً في التاريخ الذي تم فيه الاتفاق بشأنها، و يسري مفعولها حين يتم تأكيدها عبر تبادل المذكرات الدبلوماسية.

3. في حالة إبرام اتفاقية عامة متعددة الأطراف متعلقة بالنقل الجوي تلزم كل طرف من الطرفين المتعاقدين، يتم تعديل هذا الاتفاق ليصبح مطابقاً لمقتضيات هذه الاتفاقية.

المادة 20: إنهاء الاتفاق

1. يجوز لكل طرف متعاقد، في كل وقت، أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر بواسطة إشعار خطي بقراره إنهاء هذا الاتفاق، و يتم توجيه هذا الإشعار في نفس الوقت لمنظمة الطيران المدني الدولي.

2. ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد انقضاء أجل فترة جدول زمني، مع العلم أنه يتعين انقضاء أجل اثني عشر (12) يوماً بعد استلام الإشعار، ما لم يتم سحب الإنهاء بموجب اتفاق بين الطرفين قبل نهاية هذه الفترة.

3. إذا لم يحصل الإشعار بالتسليم من قبل الطرف المتعاقد الآخر، يتم اعتبار أنه توصل بهذا الإشعار وذلك أربعة عشر (14) يوماً عقب التاريخ الذي توصلت فيه منظمة الطيران المدني الدولي بنسخة من الإشعار.

#### المادة 21 : التسجيل

يتم تسجيل هذا الاتفاق و كل تعديل لاحق بشأنه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

#### المادة 22 : سريان مفعول الاتفاق

يتم تطبيق هذا الاتفاق مؤقتاً بتاريخ توقيعه، و يتم بموجبه تعليق الاتفاق بين سويسرا و المغرب المتعلق بالنقل الجوي المؤرخ في 5 يوليوز / تموز 1962. و يسري مفعوله فور إشعار كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر باستيفاء إجراءاته الشكلية الدستورية التي تبيح إبرام الاتفاقيات الدولية و دخولها حيز التنفيذ.

ابتداء من تاريخ سريان مفعوله ، يحل هذا الاتفاق محل الاتفاق المبرم بين الطرفين المتعاقدين المتعلق بالنقل الجوي المؤرخ في 5 يوليوز / تموز 1962.

و إثباتاً لما تقدم، وقع الطرفان على هذا الاتفاق بوصفهما مفوضين قانوناً لهذا الغرض من قبل حكومتهم بلديهما.

و حرر بالرباط بتاريخ 23 يونيو 2011 في نظيرين أصليين باللغات العربية والفرنسية. وللنصين معاً نفس الحجية. و في حالة الاختلاف في التنفيذ أو التأويل أو التطبيق، يرجح النص الفرنسي.

عن

عن

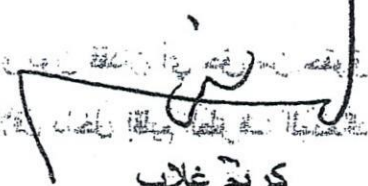
المجلس الفدرالي السويسري

حكومة المملكة المغربية



برتراند لويس

سفير الكونفدرالية السويسرية بالرباط



كريم غلاب

وزير التجهيز والنقل



## ملحق

### القسم الأول

#### جدول الطرق

أ. الطرق التي يجوز للمؤسسات المعنية من قبل سويسرا أن تستغل فيها خدمات النقل الجوي:  
نقط في سويسرا عبر نقط وسطية في اتجاه نقطة أو نقط في المغرب، و نقط أخرى ما وراء ذلك.

ب. الطرق التي يجوز للمؤسسات المعنية من قبل المغرب أن تستغل فيها خدمات النقل الجوي:  
نقط في المغرب عبر نقط وسطية في اتجاه نقطة أو نقط في سويسرا و نقط أخرى ما وراء ذلك.

### القسم الثاني

#### مرونة التشغيل

يخضع تشغيل خطوط النقل الجوي بين سويسرا والمغرب لمرحلة تجريبية لمدة ستة أشهر تبدأ من تاريخ توقيع الاتفاقية. وخلال هذه الفترة، يجوز للمؤسسات المعنية التابعة للطرفين المتعاقدين القيام بما يلي، وفق قرارهما بخصوص كل رحلة أو كل الرحلات الجوية:

1. القيام برحلات جوية في اتجاه واحد أو في الاتجاهين معاً،
2. تنسيق أرقام مختلفة للرحلة الجوية بالنسبة لنفس العملية الواحدة،
3. تقديم الخدمات لنقط وسطية و نقط داخل إقليم الطرفين المتعاقدين وفق أية تشكيلة و أي ترتيب كيفما كان،
4. عدم القيام بالتوقف في أي نقطة كيفما كانت،
5. انقلاع الحركة بين طائرتيهما الخاضعة في أي نقطة على الطرق الجوية،
6. تقديم الخدمات على أكثر من نقطة من النقط المتواجدة على أو اضئها بغير تغيير الطائرة أو رقم الرحلة أو دون ذلك، و تقديم هذه الخدمات للعموم على شكل رحلات مباشرة، و القيام بإشهار هذه الخدمات،

و ذلك دون التعرض لأية قيود جغرافية أو ذات صلة بالاتجاه و دون فقدان أي حق من حقوق النقل التي يمنحها هذا الاتفاق، شريطة أن يربط الخط نقطة واحدة على الأقل داخل إقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة.

نسخة مطابقة لأصل النص  
كما وافق عليه مجلس النواب

