



المملكة المغربية
البرلمان
مجلس النواب

مشروع قانون رقم 56.21

يوافق بموجبه على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية
بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية كولومبيا،
الموقع بالرباط وبوغوطا في 6 أبريل 2021

(كما وافق عليه مجلس النواب في 24 يناير 2022)

نسخة مطابقة لأصل النص
كما وافق عليه مجلس النواب

راشد الطالبي العلوي
رئيس مجلس النواب

مشروع قانون رقم 56.21
يوافق بموجبه على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية
بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية كولومبيا،
الموقع بالرباط وبواغوطا في 6 أبريل 2021

مادة فريدة

يوافق على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية كولومبيا، الموقع بالرباط وبواغوطا في 6 أبريل 2021.

* * *

اتفاق بشأن الخدمات الجوية
بين المملكة المغربية وجمهورية كولومبيا،

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

رغبة منها في تعزيز نظام نقل جوي دولي مبني على المنافسة بين مؤسسات النقل الجوية

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

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

ورغبة منها في ضمان أعلى درجات السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي، وإلعادة التأكيد على كل فيما
البالغ بشأن ما يقع من أعمال أو عهديات ضد أمن الطيران المدني، الأمر الذي يعرض سلامة الأشخاص
أو الممتلكات للخطر ويؤثر سلبا على عمليات النقل الجوي ويفقد من ثقة الجمهور في أمن الطيران المدني.
ولكونهما طرفا في اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في مدينة شيكاغو في اليوم
السابع من شهر ديسمبر عام 1944.

اتفقنا على ما يلي:

المادة 1: تعريف

لأغراض هذا الاتفاق، ما لم ينص على خلاف ذلك:

أ. يعني لفظ "اتفاقية الطيران المدني الدولي" التي فتحت للتوقيع بشيكاغو في اليوم السابع
من ديسمبر 1944، بما في ذلك أي ملحق معتمد طبقا للمادة 90 من تلك الاتفاقية، وكذا كل تعديل
يتعلق بالاتفاقية أو ملاحقها وفقا للمادتين 90 و 94 إذا ما تمت المصادقة على هذه الملحق والتعديلات أو
تم اعتمادها من قبل الطرفين المتعاقددين:

ب. يعني لفظ "اتفاق" هذا الاتفاق وملحقاته وكذا كل تعديل يجرى على أي منها:

ج. تعني عبارة "سلطات الطيران":

بالنسبة للحكومة المغربية، الوزارة المكلفة بالطيران المدني؛ و
بالنسبة لجمهورية كولومبيا، الوحدة الإدارية الخاصة للملاحة الجوية المدنية:

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

د. تعني عبارة "الخدمات المعتمدة" الخدمات الجوية المنشأة على الطرق المحددة طبقاً للحق هذا الاتفاق:

هـ "الخدمة الجوية" وـ "الخدمة الجوية الدولية" ، "مؤسسة النقل الجوي" وـ "الهيبوت لاغراض غير تجارية" تفيد هذه المصطلحات نفس المعانى التي حددت في المادة 96 من الاتفاقية:

و. تعني عبارة "مؤسسة النقل الجوي المعينة" مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي تم تعينها من قبل طرف متعاقد ورخص لها من قبل الطرف المتعاقد الآخر طبقاً للمادة 3 من هذا الاتفاق:

ز. "تجهيزات الطائرة" أو "مون الطائرة" وـ "قطاع الغيار" تفيد هذه المصطلحات نفس المعانى التي حددت في الملحق 9 للاتفاقية:

حـ. تعني عبارات "الطرق المحددة" الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق:
طـ. يعني لفظ "التعريفة" الأسعار المخصصة لنقل المسافرين والبضائع والسلع وشروط تطبيقها بما في ذلك العمليات والأجور الأخرى الإضافية للوكالات أو بيع تذاكر النقل باستثناء الأجور وشروط نقل البريد:
يـ. يعني لفظ "الإقليم":

- بالنسبة للمملكة المغربية، المناطق البرية وكذلك المياه الداخلية والمياه الإقليمية التي توجد تحت سيادة المملكة المغربية:

- وبالنسبة لجمهورية كولومبيا، التعريف المبين في المادة 2 من الاتفاقية:
كـ. "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.

لـ. يعني "الطرف" الدولة التي وافقت رسمياً على الالتزام بهذا الاتفاق.
وقصد تجنب الشك، كل الإشارات إلى المفرد تشمل الجمع، وكل الإشارات إلى الجمع تشمل المفرد.

نسخة مطابقة لأصل النص
كما وافق عليه مجلس النواب

المادة 2: منع حقوق النقل

1. يمنع كل طرف متعاقد للطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذا الاتفاق من أجل تشغيل خدمات جوية دولية على الطرق المحددة.
2. مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق، تتمتع مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد، خلال تشغيل الخدمات الجوية الدولية ب:
 - أ. حق عبور إقليم الطرف المتعاقد الآخرين البivot فيه:
 - ب. حق البivot لأغراض غير تجارية في الإقليم المذكور:
 - ج . حق البivot في الإقليم المذكور عند استغلال الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق وذلك لفرض حركة جوية دولية لإنزال واركاب الركاب والبضائع والبريد المنقولين بطريقة منفصلة أو مجتمعة بمقابل.
 - د. أي حقوق أخرى محددة في هذا الاتفاق.
3. تتمتع كذلك مؤسسات النقل الجوي من قبل كل طرف متعاقد، غير مؤسسات النقل الجوي المعينة 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 تخضع 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 بمقابل من نقطة داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى في نفس إقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 3: التعيين ورخصة التشغيل

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

2. عند التوصل بمثل هذا التعيين وبالطلب الوارد من مؤسسة النقل الجوي المعينة من أجل الحصول على رخص التشغيل، بالشكل والكيفية المحددين لرخصة التشغيل، يمنع الطرف المتعاقد لأخر الرخص المناسبة في أقرب الأجال المسطرة وذلك شريطة:
- أ. أن تكون الأغلبية من الملكية والمراقبة الفعلية للمؤسسة بيد الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة أو بيد رعايا هذا الطرف المتعاقد أو بيهما معاً:
- ب. أن تكون المؤسسة المعينة 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 هذه؛
- د. أن تستوفي المؤسسة المعينة 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 12 (السلامة الجوية) و 13 (أمن الطيران) من هذا الاتفاق.

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

1. يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في سحب أو إلغاء أو تعليق أو الحد من رخص التشغيل الممنوحة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر إذا:
- أ. لم تكون الأغلبية من الملكية والمراقبة الفعلية للمؤسسة المعينة بيد الطرف المتعاقد الآخر الذي عين المؤسسة أو بيد رعايا هذا الطرف المتعاقد، أو بيهما معاً:
- ب. لم تكون المؤسسة المعينة حاصلة على رخصة للتشغيل 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 تمثل المؤسسة المعينة للقوانين والأنظمة التي تطبق عادة عند تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي يفحص الطلب أو الطلبات؛ أو
- هـ. لم يعتمد ولم يطبق الطرف المتعاقد الآخر المعايير المنصوص عليها في المادة 12 (السلامة الجوية) و 13 (أمن الطيران) من هذا الاتفاق.

2- مالم يكون 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 المنوحة بموجب هذه المادة إلا بعد إجراء مشاورات مع سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي طبقاً للمقتضيات المذكورة بالمادة 22 (مشاورات وتعديلات) بهذا الاتفاق.

المادة 5: المنافسة العادلة وتشغيل الخدمات الجوية

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

المادة 6: تطبيق القوانين والأنظمة

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

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

المادة 7: العبور المباشر

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

المادة 8: رسوم الاستعمال

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

2- يقوم كل طرف متعاقد بتشجيع المشاورات حول رسوم الاستعمال بين السلطات المختصة التي تضع الرسوم ومؤسسات النقل الجوي المستعملة للخدمات والمنشآت حينما يتطلب الأمر ذلك عن طريق المنظمات الممثلة لتلك المؤسسات. ويجب أن يزود هؤلاء المستعملون، وذلك بإشعار معقول، بكل مشروع تغيير للرسوم وذلك من أجل تتمكينهم من إبداء رأيهم قبل تطبيق هذه التغييرات. كما يقوم كل طرف متعاقد بتشجيع السلطات المختصة ومؤسسات النقل الجوي بتبادل المعلومات المتعلقة برسوم الاستعمال.

المادة 9: التعريفات

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

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

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

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

أ. تجنب التعريفات والممارسات التمييزية غير المعقولة؛

ب. حماية المستهلكين من التعريفات المرتفعة بشكل غير معقول أو المقيدة بشكل غير معقول بسبب سوء استغلال الوضع المهيمن أو الممارسات المتفق عليها من قبل الناقلات الجوية؛

ج. حماية مؤسسات النقل الجوي من التعريفات المنخفضة بشكل غير طبيعي وذلك بسبب الإعانات أو المساعدات المباشرة وغير المباشرة.

المادة 10: تقديم المعلومات

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

المادة 11: الاعتراف بالشهادات والرخص

1- يعترف كل من الطرفين المتعاقدين بشهادات صلاحية الطائرة للطيران وشهادات الأهلية لأفراد طاقم الطائرة والإجازات المسلمة أو المصادق عليها من قبل الطرف المتعاقد الآخر بهدف تشغيل الطرق الجوية المحددة في ملحق هذا الاتفاق، شريطة أن تكون الالتزامات التي يتم تسليم تلك الشهادات والرخص أو المصادق عليها بموجبها متساوية 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، بصلاحيات تلك الشهادات والإجازات التي سلمت لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 12: السلامة الجوية

1- يجوز لكل من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن القواعد القياسية الخاصة بالسلامة لدى الطرف المتعاقد الآخر في المجالات المتعلقة بتجهيزات وخدمات الطيران، وأطقم القيادة، والطائرات، وتشغيل الطائرات. ويجب أن تتم تلك المشاورات في غضون ثلاثة (30) يوماً ابتداء من تاريخ تقديم هذا الطلب.

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 بتلك 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 الملائمة الازمة. ويكون عدم اتخاذ الطرف المتعاقد الآخر الإجراءات الازمة في غضون 15 يوماً أو في مدة أطول كما اتفق عليه، سبباً لتطبيق الفقرة (هـ) من البند 1 من المادة 4 (سحب أو إلغاء أو تعليق أو حظر رخص التشغيل) من هذا الاتفاق.

3- طبقاً للمادة 16 من الاتفاقية، من المتفق عليه أيضاً 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 تتوارد على إقليم الطرف المتعاقد الآخر، لتفتيش من جانب المتذوبين المرخص لهم من الطرف المتعاقد الآخر، على متن الطائرة وحولها للتأكد من صلاحية وثائق الطائرة ووثائق طاقمها وكذا من حالة الطائرة وتجهيزاتها ظاهرياً (المشار إليها في هذه المادة "عملية التفتيش") شريطة إلا يتسبب ذلك في تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة.

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

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

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

فيتحقق للطرف المتعاقد الذي أجرى عملية التفتيش لأغراض المادة 33 من الاتفاقية أن يستنتج أن الالتزامات التي يوجهها تم تسليم شهادات صلاحية الطائرة للطيران وشهادات الأهلية لأفراد

طاقم الطائرة أو المصادقة عليها أو أن الالتزامات التي بموجها 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 طبقاً للفقرة 3 من هذه المادة، فيتحقق 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 13: أمن الطيران

1- يؤكد الطرفان المتعاقدان تماشياً مع حقوقهما والالتزامهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق.

ودون تقييد لعمومية حقوقهما والالتزامهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفوا وفقاً لأحكام اتفاقية الجرائم وبعد 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، الموقعة بمونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988، واتفاقية تمييز المتغيرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في مونتريال بتاريخ 1 مارس 1991، وكل الاتفاقيات وأوالبروتوكولات المتعلقة بأمن الطيران التي يتضمن 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 الموضوعة من جانب منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة كملاحق لاتفاقية الطيران المدني الدولي بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية مارية 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 الملائمة داخل إقليميه، من أجل حماية الطائرات، وضمان تفتيش الركاب، والطاقم، والأمتعة اليدوية، وال الحقائب والبضائع، ومؤن الطائرات قبل وأثناء صعود الركاب أو تحويل 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 الملائمة 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.

7- دون المساس بالمادة 4 (سحب أو إلغاء أو تعليق أو حد رخص التشغيل) من هذا الاتفاق، يشكل عدم التوصل إلى اتفاق مرضي في غضون 15 يوما من تاريخ هذا الطلب سببا لإلغاء أو سحب أو تعليق أو حد أو فرض شروط على رخص التشغيل الخاصة بالنقلات الجوية لكلا الطرفين المتعاقدين.

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

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

المادة 14: الإعفاء من الرسوم الجمركية والضرائب

1- تعفي الطائرات المشغلة على الخدمات المعتمدة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من لدن أي من الطرفين المتعاقدين، وكذا تجهيزات الطائرات واحتياجات الوقود والزيوت ومؤن الطائرة (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والسيجار)، المنقوله على متن هذه الطائرات، وذلك عند الدخول إلىإقليم الطرف المتعاقد الآخر، من الرسوم الجمركية ومصاريف التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب المماثلة، شريطة أن تظل هذه المواد على متن الطائرات إلى حين إعادة نقلها أو استعمالها أثناء جزء من رحلة منجزة فوق ذلك الإقليم.

2- مع مراعاة الفقرة (3) من هذه المادة، تعفى كذلك من رسوم الجمارك ومصاريف التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب المماثلة باستثناء الضرائب المتعلقة بالخدمات المقدمة كل من:
أ. مون الطائرة التي شحنت في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين وذلك في الحدود التي عينتها سلطات طيران الطرف المتعاقد المذكور والموجهة للاستعمال على متن الطائرات المغادرة التي تؤمن خدمة معتمدة للطرف المتعاقد الآخر،

ب. قطع الغيار المستوردة على إقليم أحد الطرفين المتعاقدين لصيانة أو إصلاح الطائرات المستعملة لأجل الخدمات المعتمدة، من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من لدن الطرف المتعاقد الآخر،

ج. الوقود وزيوت التشحيم والمواد الاستهلاكية المخصصة لتمويل الطائرات عند الوصول، العبور والمغادرة والمشغلة على الخدمات المعتمدة، من طرف مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل

الطرف المتعاقد الآخر حتى ولو استعملت هذه المؤن على جزء من الرحلة المنجزة على إقليم الطرف المتعاقد الذي تزودت منه الطائرة.

3- تخضع المعدات والمؤن المشار إليها في الفقرات الفرعية (أ) و (ب) و (ج) من الفقرة 2 من هذه المادة لحراسة ومراقبة الجمارك الخاصة بالطرفين المتعاقددين.

4- تغدو الأمتنة والبضائع العابرة مباشرة، من حقوق الجمارك والضرائب الأخرى المشابهة شريطة أن تكون خاضعة لحراسة ومراقبة الجمارك.

5- لا يمكن تفريغ التجهيزات العادية للطائرات وكذا الأدوات والمؤن التي توجد على متن طائرات إحدى المؤسسات المعنية التابعة لأحد الطرفين المتعاقددين 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 لقوانين والأنظمة الجمركية.

المادة 15 الأنشطة التجارية

1- وفقاً لقوانين وتنظيمات الطرف المتعاقد الآخر، يمنع لكل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقددين الحقوق التالية:

أ. فيما يتعلق بالدخول والإقامة والعمل، جلب وإبقاء، فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر، موظفيها الإداريين والمختصين الآخرين، وكذا التجهيزات المكتبية، والتجهيزات الأخرى والمستلزمات الترويجية الضرورية لتسهيل خدماتها الجوية الدولية،

ب. توظيف موظفين تقنيين وإداريين وتجاريين من جنسيتها وفق القوانين والتنظيمات الجاري بها العمل في الدولة التي سيشتغل بها هؤلاء الموظفين،

ج. الاستعانة بخدمات موظفي أي منظمة أو شركة أو مؤسسة للنقل الجوي أخرى تشغله بإقليم الطرف المتعاقد الآخر،

د. تأسيس مكاتب بإقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض تدبير الخدمات الجوية وترويجها وبيعها،

هـ، بيع الخدمات الجوية الدولية والمنتجات المتعلقة بذلك وتسويقها بإقليم الطرف المتعاقد الآخر، إما مباشرة أو بواسطة وكلائها أو وسطاء آخرين إذا رغبت في ذلك، ويجب أن يجري هذا البيع بالعملة المحلية أو بالعملات القابلة للتحويل الخاصة بالدول الأخرى، وتحويل، بناء على طلب، فائض الأرباح المحصل عليها محليا إلى إقليم مؤسسته، ويسمح حق مؤسسة النقل الجوي تحويل الأموال فورا دون قيود أو ضرائب وفق أسعار الصرف المعمول بها في المعاملات التجارية والمبلغ المحول بالتاريخ الذي يقوم فيه صاحب الطلب بتعينه طلب التحويل. فتجرى هذه التحويلات طبقا لتنظيمات أسعار العملة الصعبة المعمول بها بالنسبة للطرف المتعاقد المعنى بالأمر.

زـ. دفع النفقات المحلية، بما في ذلك شراء الوقود، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وذلك بالعملة المحلية كما يحق لمؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين، إذا رغبت بذلك، دفع تلك النفقات بإقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملات القابلة للتحويل بشكل حروف قنطرة العملة المحلية.

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

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

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

المادة 16: تأجير الطائرة

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

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

المادة 17 تغيير الطائرات

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

المادة 18: المناولة الأرضية

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

أ. أداء خدمات المناولة الأرضية الخاصة بها.

ب. الانضمام مع أخرى لتشكيل كيان يقدم الخدمات، و/أو

ج. الاختيار بين مقدمي الخدمات المتنافسة.

2- يسمح للناقل الجوي اختيار بحرية من بين البدائل المتاحة والجمع بين خيار أو تغييره، إلا إذا تبين أن ذلك غير عملي، وعندما تقيده اعتبارات السلامة والأمن ذات الصلة، وكذا صغر حجم تشغيل الطائرات بحيث لا يمكن الحفاظ على مقدمي تنافسية الخدمات.

3- سيكون مطلوباً دانماً من الطرفين المتعاقدين أن يتخذوا الإجراءات اللازمة لضمان تسعير على أساس التكلفة معقول ومعاملة العادلة والمكافئة للنقلات الجوية للطرف الآخر أو الأطراف الأخرى.

المادة 19: الخدمات المتعددة الوسائط

على الرغم من أي حكم آخر من هذا الاتفاق، يسمح لمؤسسات النقل الجوي ومقدمي الخدمات غير المباشرة لنقل البضائع للطرفين المتعاقدين، دون قيد، باستخدام أي وسيلة نقل بريه للبضائع في علاقة مع النقل الجوي الدولي إلى أو من أي نقط في إقليم الطرفين المتعاقدين أو في دول ثالثة، بما في ذلك النقل إلى أو من جميع المطارات بتسهيلات جمركية، بما في ذلك، حيثما أمكن تطبيقه، الحق في نقل البضائع تحت النظام الجمركي بموجب القوانين والأنظمة المعمول بها. وتمكن هذه البضائع، سواء كانت منقولة عن طريق البر أو عن طريق الجو، من الوصول إلى خدمات المطارات الجمركية وتسهيلاتها. وقد تختار مؤسسات النقل الجوي أن تقوم بنفسها وسيلة النقل البري أو أن توفرها من خلال ترتيبات مع ناقلات بريه أخرى، بما في ذلك النقل البري الذي تشغله مؤسسات نقل جوي أخرى ومقدمي نقل البضائع غير مباشرين. ويمكن تقديم خدمات الشحن متعدد الوسائط هذه بطريقة منفردة، من خلال سعر للنقل الجوي والبري المجتمع، شريطة عدم تضليل الشاحنين بشأن الواقع المتعلقة بهذا النقل.

المادة 20: أنظمة الحجز بالحاسوب (CRS)

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

المادة 21: الموافقة على جداول الرحلات

1. يتعين على مؤسسة النقل الجوي المعينة لأي طرف متعاقد أن تقدم جداول رحلاتها المرتقبة إلى سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر من أجل الموافقة عليها، وذلك ثلاثة (30) يوما على الأقل قبل تشغيل الخدمات المعتمدة، كما يطبق نفس الإجراء على أي تغيير يطالها.
2. إذا رغبت مؤسسة النقل الجوي المعينة لأحد الطرفين في تشغيل رحلات إضافية على الخدمات المعتمدة خارجة عن برنامج التشغيل المتفق عليه، يجب على مؤسسة النقل الجوي هذه أن تقدم مسبقا طلبا للترخيص من قبل سلطات طيران الطرف الآخر، ويجب عادة تقديم هذه الطلبات على الأقل ثلاثة (3) أيام عمل على الأقل قبل تشغيل هذه الرحلات.

المادة 22: المشاورات والتعديلات

- 1- تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين بروح من التعاون الوثيق، بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر لضمان تنفيذ مقتضيات هذا الاتفاق وملحقاته والامتثال لها بصورة مرضية. كما تقوم تلك السلطات بالتشاور فيما بينها إن اقتضى الحال لتعديل هذا الاتفاق أو ملحقاته.
- 2- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات شفاهية أو عن طريق تبادل مراسلات. وما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك، تبدأ هذه المشاورات في أجل ستين (60) يوماً من تاريخ تسلمه الطلب.
- 3- إذا أرتأى أحد الطرفين تعديل أي بند من أحكام هذه الاتفاقية، فيجوز له في أي وقت أن يطلب إجراء مشاورات مع الطرف الآخر. تبدأ هذه المشاورات (التي قد يتم إعدادها من خلال مباحثات بين سلطات الطيران) خلال فترة ستين (60) يوماً من تاريخ تسلمه الطلب، ما لم يوافق الطرفان على تمديد هذه الفترة.
- 4- يوافق كل طرف على التعديلات المتفق عليها على هذا النحو، ويدخل حيز التنفيذ في اليوم الأول من الشهر الموالي، بعد الشهر الذي أخطر فيه الطرفان بعضهما البعض بتبادل المذكرات الدبلوماسية وان شروط دخوله حيز التنفيذ تكون وفقاً للإجراءات القانونية الخاصة بكل منهما.
- 5- يجوز الاتفاق مباشرة بين سلطات الطيران التابعة للأطراف على تعديلات ملحق هذا الاتفاق، وتدخل حيز التنفيذ عند تأكيدها بتبادل المذكرات الدبلوماسية.

المادة 23: الاتفاقيات متعددة الأطراف

إذا انضم كلا الطرفين المتعاقدين إلى اتفاق متعدد الأطراف يعالج مسائل يشملها هذا الاتفاق، فإنهما يتشاركان لتحديد ما إذا وجب تعديل هذا الاتفاق ليأخذ بعين الاعتبار الاتفاق متعدد الأطراف.

المادة 24: تسوية الخلافات

- 1- إذا نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين حول تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق، فإنهما يعملان جاهدين على تسويته أولاً عن طريق المشاورات والمفاوضات المباشرة.

2- إذا لم يتم التوصل إلى تسوية بالطرق المشار إليها أعلاه، يعرض الخلاف بطلب من أحد الطرفين المتعاقدين على محكمة (تسمى فيما بعد الهيئة التحكيمية) تتالف من ثلاثة ممثليين، يعين كل من الطرفين المتعاقدين ممثلاً واحداً ويتفق المحكمان المعينان على تعيين المحكم الثالث. ويتعين ألا يكون المحكم الثالث مواطناً لأحد الطرفين المتعاقدين، ويترأس هذا المحكم الهيئة التحكيمية.

3- يعين كل من الطرفين المتعاقدين ممثلاً في أجل ستين (60) يوماً من تاريخ استلام الإشعار بطلب عرض الخلاف على هيئة تحكيمية من الطرف المتعاقد الآخر وذلك بالطرق الدبلوماسية، ويعين المحكم الثالث في غضون ستين (60) يوماً إضافية. إذا لم يعين أحد الطرفين المتعاقدين المحكم خلال المدة المحددة أو إذا لم يتم تعيين المحكم الثالث خلال المدة المحددة، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين ممثلاً أو ممثليين بحسب ما يقتضيه الحال. وإن كان الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، فإن نائب الرئيس الأكاديمية يتولى التحكيم ما لم يكن مجرد الأمانة.

4- تحدد الهيئة التحكيمية نظامها الداخلي.

5- مع مراعاة القرار النهائي للهيئة التحكيمية، فإن الطرفين المتعاقدين يتحملان بالتساوي المصادر الأولية المتعلقة بالتحكيم.

6- يمثل الطرفان المتعاقدان لكل قرار يصدر عن الهيئة التحكيمية.

7- إذا لم يمثل أحد الطرفين المتعاقدين لقرار الهيئة التحكيمية الصادر بمقتضى هذه المادة، يجوز للطرف المتعاقد الآخر بقدر ما يدوم عدم الامتثال، حد أو سحب أو تعليق أو إلغاء الحقوق أو الامتيازات التي منحها بموجب هذا الاتفاق للطرف المتعاقد المخل أو لمؤسسة النقل الجوي المخولة التابعة له.

المادة 25: إنهاء الاتفاق

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر، في أي وقت، كتابة وعبر الطرق الدبلوماسية، بنبيه 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 اثنين عشر (12) شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، أو بعد أي مدة أقصر تم الاتفاق عليها بين الطرفين المتعاقدين، ما لم يتم سحب الإخطار باتفاق مشترك قبل انتهاء مدة الصلاحية. وإذا لم يتوصلا الطرف المتعاقد الآخر

بإخطار الاستلام فيعتبر أن الإخطار قد تم تسلمه بعد مضي أربعة عشر (14) يوما من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي لنفس الإخطار.

المادة 26: تسجيل الاتفاق

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

المادة 27: دخول حيز التنفيذ

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

وإثباتاً لذلك، قام الموقعان أدناه المخول لهما بذلك من قبل حكومتهما بالتوقيع على هذا الاتفاق، حرر في الرباط وبوجوتا بتاريخ 06 أبريل 2021 في نسختين أصليين باللغات العربية والإسبانية والإنجليزية، ولكل النصوص نفس الحجية.

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

عن
حكومة جمهورية كولومبيا

كلاوديا بلوم

وزير العلاقات الخارجية

عن
حكومة المملكة المغربية

ناصر بوريطة

وزير الشؤون الخارجية والتعاون
الإفريقي والمغاربة المقيمين بالخارج

*
* *

الملحق الأول: الطرق

أ. الطرق المغربية:

يحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل المملكة المغربية تشغيل الخدمات الجوية المنتظمة الدولية في كلا الاتجاهين على الطرق المحددة كما يلي :

نقاط ما وراء	نقاط في جمهورية كولومبيا	نقاط وسطية	نقاط من المملكة المغربية
أي النقاط	أي النقاط	أي النقاط	أي النقاط

ب. الطرق الكولومبية:

يحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية كولومبيا تشغيل الخدمات الجوية المنتظمة الدولية في كلا الاتجاهين على الطرق المحددة كما يلي

نقاط ما وراء	نقاط المملكة المغربية	نقاط في جمهورية كولومبيا
أي النقاط	أي النقاط	أي النقاط

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

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

الملحق الثاني

1. مرونة التشغيل:

مراجعة للملحق الأول للاتفاق، يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تقوم، بخصوص أي خدمة أو جميعها (باستثناء خدمة التشغيل الخاصة بالجريدة الخامسة) وحسب اختيار كل مؤسسة نقل جوي:

أ. تشغيل الرحلات في أي من الاتجاهين أو كلا الاتجاهين.

ب. الجمع بين أرقام طيران مختلفة ضمن عملية طائرة واحدة.

ج. تحويل النقل من طائرة إلى طائرة أخرى في أي نقطة من الطرق المحددة، من دون تحديد الاتجاه أو الجغرافيا ومن دون فقدان أي حق بخصوص حركة المرور غير تلك المسموح بها بموجب هذا الاتفاق.

II. الرحلات العارضة/ رحلات غير منتظمة:

1- يحق لشركات الطيران المعنية لطرف واحد، وفقاً لشروط تعبيتها ولجدول الطرق الوارد في المرفق الأول، ان تشغل خدمات النقل الجوي الدولي غير المنتظم من وإلى أي نقطة أو نقاط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر سواء بشكل مباشر أو مع توقف في الطريق، لنقل ذهاباً أو ذهاباً وأي حركة من وإلى نقطة أو نقاط في إقليم الطرف الذي عين شركة الطيران. كما يسمح أيضاً بتشغيل الرحلات المتعددة غير المنتظمة. وبالإضافة إلى ذلك، يجوز لشركات الطيران لطرف متعاقد أن تقوم بتشغيل رحلات غير منتظمة مع حركة المرور التي تنشأ في إقليم الطرف الآخر أو متوجهة إليه.

2- تكون كل شركة طيران التي تقوم بتشغيل خدمات النقل الجوي طبقاً لهذه المقتضيات، مطابقة لقوانين وأنظمة وقواعد الطرف الذي تنشأ منه حركة المرور في إقليمها سواء كان ذلك في اتجاه واحد أو ذهاباً وإياباً، الأمر الذي يحدده ذلك الطرف الآن أو فيما بعد.

III. خدمات الشحن الجوي:

يحق لكل شركة طيران معينة عند الانخراط في النقل الدولي للشحن الجوي أن تستفيد

من:

أ. معاملة غير تميزية فيما يتعلق بالوصول إلى المرافق المتعلقة بتخلص البضائع وتناولها وتخزينها وتسييلها،

- ب. استخدام و/أو تشغيل طرق النقل الأخرى مباشرة،
- ج. استخدام الطائرات المستأجرة، شريطة أن تتوافق هذه العملية مع معايير السلامة والأمن المطبقة على طائرات أخرى من شركات الطيران المعينة،
- د. إمكانية الدخول في اتفاقيات تعاون مع شركات النقل الجوي الأخرى بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، المشاركة بالرمز، وحجز المقاعد، والربط، و
- هـ. أن تحدد تعريفات البضائع الخاصة بها التي يتعين تقديمها إلى سلطات الطيران لأي من الطرفين.

وبالإضافة إلى الحقوق المنوحة في الفقرة أعلاه، يجوز لكل شركة طيران معينة عند الانخراط في جميع عمليات نقل البضائع سواء المنتظمة أو غير المنتظمة أن تقدم هذه الخدمات على إقليم كل طرف وإليه، دون قيود على التردد والسرعة والطرق، ونوع الطائرة، وأصل البضائع أو مقصدتها.

٧. تقاسم الرموز:

- 1.4 يجوز لشركة الطيران (الخطوط) المعينة لكلا الطرفين، إما كشركة طيران مسوقة أو كشركة طيران مشغلة، الدخول بحرية في ترتيبات التعاون التسويقي بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر الأماكن المحجوزة و/أو الرموز التجارية الفردية و/أو ترتيبات تقاسم الرمز بما في ذلك ترتيبات تقاسم الرموز مع شركات طيران أخرى معينة من الطرف الثالث،
- 2.4 يجوز لكل طرف أن يطلب إيداع أو الموافقة على ترتيبات تقاسم الرموز وفقاً للتشريعات المعمول بها في كل طرف. يجب التخفيف إلى أدنى حد من العبء الإداري لمتطلبات الإيداع أو الموافقة، يجب التعامل فورياً مع جميع الإيداعات والموافقات من قبل سلطات الطيران المعنية.
- 3.4 يتم قبول هذه الترتيبات من قبل سلطات الطيران المعنية، شريطة أن يكون لشركات الطيران المشغلة في إطار هذه الترتيبات حقوق النقل المناسبة وأن شركات الطيران المسوقة لديها التراخيص المطلوبة.

4.4 في حالة وجود ترتيبات لتقاسم الرموز، يتعين على الشركة التي تقوم بالتسويق، فيما يتعلق بكل تذكرة يتم بيعها، التأكد من أنه تم توضيح هذه الترتيبات في نقطة البيع، أو في أي حالة قبل الصعود إلى الطائرة، وكذلك التأكد من شركة الطيران ستشغل فعلياً في كل قطاع للخدمة ومع أي شركة طيران أو شركات طيران يدخل المشتري في علاقة تعاقدية.

5.4 تقدم مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة لكل طرف من الأطراف أيضاً خدمات تقاسم الرموز بين أي نقطة (نقاط) في إقليم الطرف الآخر، شريطة أن يتم تشغيل هذه الخدمات بواسطة شركة طيران تابعة للطرف الآخر.

6.4 يتم احتساب السعة المنصوص عليها في ترتيبات المشاركة في تقاسم الرموز فقط مقابل السعة المسموح بها لشركة الطيران المشغلة، ولا يتم احتساب السعة التي تقدمها شركة الطيران المسوقه من السعة المسموح بها للطرف المعين لتلك الشركة.

نسخة مطابقة لأصل النص
كما وافق عليه مجلس النواب