

المملكة المغربية

البرلمان

مجلس المستشارين

مشروع قانون

رقم 74.21 يوافق بموجبه على الاتفاق

بشأن الخدمات الجوية بين حكومة المملكة

المغربية وحكومة دولة إسرائيل، الموقع

بالرباط في 11 أغسطس 2021

(كما وافق عليه مجلس المستشارين في 20 ديسمبر 2022)

نسخة مطابقة لأصل النص

كما وافق عليه مجلس المستشارين

الدَّيْنَارُ حَمَدْ صَيَّارَةٌ

رئيس مجلس المستشارين

مشروع قانون رقم 74.21

يوافق بموجبه على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية

بين حكومة المملكة المغربية

وحكومة دولة إسرائيل،

الموقع بالرباط في 11 أغسطس 2021

مادة فريدة

يوافق على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية بين حكومة المملكة المغربية وحكومة دولة إسرائيل، الموقع بالرباط

في 11 أغسطس 2021.

*

* *

اتفاق بشأن الخدمات الجوية

بين حكومة المملكة المغربية

وحكومة دولة إسرائيل،

إن حكومة المملكة المغربية وحكومة دولة إسرائيل، المشار إليها فيما بعد "بالطرفين المتعاقددين":

بناء على الإعلان المشترك بشأن إقامة علاقات دبلوماسية كاملة، سلمية وودية بين المملكة المغربية ودولة

إسرائيل، والذي تم التوقيع عليه بين المملكة المغربية والولايات المتحدة الأمريكية ودولة إسرائيل في الرباط

بتاريخ 22 ديسمبر 2020؛

وبناءً على مذكرة التفاهم في مجال الطيران المدني الموقعة من طرف بعثة حكومة دولة إسرائيل وبين بعثة حكومة

المملكة المغربية بالرباط في 22 ديسمبر 2020؛

ورغبة منها في تعزيز وتطوير العلاقات الثنائية والتعاون بين البلدين؛

ورغبة منها في تطوير نظام طيران دولي قائم على مبدأ المنافسة بين شركات الطيران ولإقامة شبكة نقل جوي

قادرة على توفير خدمات جوية تستجيب لحاجيات العموم فيما يخص خدمات السفر والشحن الدوليين

بأسعار وخدمات تنافسية في الأسواق المفتوحة؛

ورغبة منها في ضمان أعلى درجات السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي، وإعادة التأكيد على قلقهما

البالغ بشأن ما يقع من أعمال أو تهديدات ضد أمن الطيران المدني، الأمر الذي يعرض سلامة الأشخاص أو

الممتلكات للخطر ويؤثر سلباً على عمليات النقل الجوي ويفقد من ثقة الجمهور في أمن الطيران المدني،

ولكونهما طرفاً 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: تعاريف

لأغراض هذا الاتفاق، ما لم ينص على خلاف ذلك:

أ. تعني عبارة "سلطات الطيران":

بالنسبة لحكومة المملكة المغربية، الوزارة المكلفة بالطيران المدني؛ و
بالنسبة لحكومة دولة إسرائيل، الهيئة المكلفة بالطيران المدني؛

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

ب. تعني عبارة "الخدمات المعتمدة" الخدمات الجوية المنشأة على الطرق المحددة طبقاً للحق هذا الاتفاق؛

ج. يعني لفظ "اتفاق" هذا الاتفاق ولحقاته وكذا كل تعديل يجرى على أي منها؛

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

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

و. تعني عبارة "السعة" حجم الخدمات الواجب توفيرها في هذا الاتفاق وتقاس بعدد الرحلات الجوية (الترددات) أو المقاعد أو كمية وحجم الشحن المعروضة في السوق (الربط بين المدن، بلد ل بلد) أو في الطريق خلال فترات زمنية محددة قد تكون يومية، أسبوعية، موسمية أو سنوية؛

ز. يعني لفظ "اتفاقية" اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتحت للتوقيع بشوكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944، بما في ذلك أي ملحق معتمد طبقاً للمادة 90 من تلك الاتفاقية، وكذا كل تعديل يتعلق بالاتفاقية أو ملاحقها وفق المادتين 90 و 94 إذا ما تمت المصادقة على هذه الملاحق والتعديلات أو تم اعتمادها من قبل الطرفين المتعاقدين؛

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

طـ. تعني عبارة "الطرق المحددة" الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق؛

يـ. يعني لفظ "التعرifة" الأسعار المخصصة لنقل المسافرين والبضائع والسلع وشروط تنفيذها بما في ذلك العمولات والأجور الأخرى الإضافية للوكالات أو بيع تذاكر النقل باستثناء الأجور وشروط نقل البريد؛

ك. يعني لفظ "الإقليم" من جانب إسرائيل، دولة إسرائيل ومن جانب المغرب، المملكة المغربية. لـ "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.

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

المادة 2: منح حقوق النقل

1- يمنع كل طرف متعاقد للطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذا الاتفاق من أجل تسيير خدمات جوية دولية على الطرق المحددة.

2- مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق، تتمتع مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد، خلال تسيير الخدمات الجوية الدولية بـ :

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

بـ. حق الهبوط لأغراض غير تجارية في الإقليم المذكور؛

جـ. حق الهبوط في الإقليم المذكور عند استغلال الطريق المحددة في ملحق هذا الاتفاق وذلك لغرض حركة جوية دولية لإتلاف وإرکاب الركاب وبيضاياع وبريد المنقولين بطريقة منفصلة أو مجتمعة.

دـ. 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 الفرعتين (أ) و(ب) من الفقرة 2 من هذه المادة. وينبغي على هذه المؤسسة الامتثال لشروط أخرى بمقتضى القوانين والتنظيمات التي يخضع لها تسيير خدمات النقل الجوي الدولية، وذلك من قبل الطرف المتعاقد الذي يدرسطلب.

4- ليس في أحكام هذه المادة ما يخول مؤسسة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين حق نقل ركاب وأمتنة وبيضاياع 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 إلى الطرف 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، يمنح الطرف المتعاقد الآخر الرخص المناسبة في أقرب الأجال المسطورة 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 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 هاته؛
 - د. أن تمتلك 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) و13 (أمن الطيران) من هذا الاتفاق.

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 رخص التشغيل الممنوحة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة 3 من هذا الاتفاق مؤقتاً أو دائماً إذا:
 - أ. لم تكن الأغلبية من الملكية والمراقبة الفعلية للمؤسسة المعينة بيد الطرف المتعاقد الآخر الذي عين المؤسسة أو بيد رعايا هذا الطرف المتعاقد، أو بيدهما معاً;
 - ب. لم تكن 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- ما لم يكن من الضروري اتخاذ إجراءات فورية لتفادي حدوث مخالفات جديدة لمقتضيات الفقرتين الفرعتين (ج) و (د) من الفقرة 1 من هذه المادة، فلا يمكن ممارسة الحقوق المنصوص عنها بموجب هذه المادة إلا بعد إجراء مشاورات مع سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي طبقاً لمقتضيات المذكورة بالمادة 22 (مشاورات وتعديلات) بهذا الاتفاق.

المادة 5: المنافسة العادلة وتشغيل الخدمات الجوية

1- عدد الرحلات المنصوص عليها من قبل الخطوط الجوية المعينة التابعة للأطراف المتعاقدة يجب أن تكون موضوع اتفاق بين السلطات الجوية للأطراف المتعاقدة قبل الشروع في أي عملية جوية. يجب على هذه السلطات أن تلتقي بصفة دورية لمناقشة والاتفاق على الزيادات في الترددات. إذا لم يحصل اتفاق تبقى الترددات المتفق عليها قائمة.

2- يجب على كل طرف متعاقد أن يتخذ الإجراءات الملائمة حسب قوانينه الداخلية الجاري بها العمل للحد من كل أشكال التمييز والمنافسة غير العادلة في ممارسة الحقوق الواردة في هذا الاتفاق.

3- يجب على كل طرف متعاقد أن يضمن الحيادية وعدم التمييز في الاستفادة من التسهيلات المتوفرة في المطار وكل الخدمات المنصوص عليها لشركات الطيران التابعة للطرف الآخر

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 وملاحة 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 والإقامة به ومغادرته وعبوره فيما يخص المسافرين والطاقم والأمتنة والبضائع والبريد كذلك المتعلقة بالدخول والهجرة والجوازات والإجراءات الجمركية والصحية، على الركاب والأمتنة والبضائع والأطقم والبريد المنقوله 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 الم适用ية المفهوم، لا يجوز لأي طرف متعاقد إعطاء الأفضلية لمؤسسات أو لأي مؤسسات أخرى على خلاف مؤسسات معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر تُشتمل خدمات جوية مماثلة.

المادة 7: العبور المباشر

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

المادة 8: رسوم الاستعمال

1- لا ينفي 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 تُشتمل خدمات جوية مماثلة.

2- يقوم كل طرف متعاقد بتشجيع المشاورات حول رسوم الاستعمال بين السلطات المختصة التي تُطبع 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 تمكينهم 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 الزبناء 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 الآخر قصد نقل البضائع من وإلى إقليمه.

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

- أ. تجنب التعريفات والممارسات التمييزية غير المعقولة:
- ب. حماية المستهلكين من التعريفات المرتفعة بشكل غير معقول أو المقيدة بشكل غير معقول بسبب 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 أو غير المباشرة.

المادة 10: تقديم المعلومات

تزود 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 مؤسساها 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، شريطة أن تكون الالتزامات التي يتم تسليم تلك الشهادات والرخص أو المصادقة عليها بموجها متساوية أو أعلى من الحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية.
- 2- يجب على الامتيازات أو شروط الحصول على الشهادات والرخص المحددة وفق الفقرة 1 أعلاه، الصادرة عن سلطات الطيران المدني التابعة لأحد الأطراف المتعاقدة والمخولة لأي شخص أو أي شركة طيران معينة، أن تراعي الحد الأدنى للمعايير الموضوعة بموجب الاتفاقية، وفي حالة عدم تطابقها مع المعايير المحددة من طرف المنظمة الدولية للطيران المدني يحق لأحد الأطراف المتعاقدة طلب استشارة مع سلطة الطيران المدني للطرف المتعاقد الآخر لتوضيح الممارسة الأنسب في هذه الإشكالية.
- 3- يحتفظ كل طرف متعاقد، مع ذلك، بالحق في رفض الاعتراف بشهادات الكفاءة والتراخيص الممنوحة لمواطنه من قبل الطرف المتعاقد الآخر باعتبارها صالحة، لغرض الرحلات داخل إقليمه.

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 الفقرة 1، بحيث تفي بالحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية، فإن الطرف المتعاقد الأول يبلغ للطرف المتعاقد الآخر بتلك

الاستنجاجات 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. ووبكون 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 (إلغاء 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 المندوبيين 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 لا 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 للمعايير المسلامة التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية؛

فيتحقق للطرف المتعاقد الذي أجرى عملية التفتيش لأغراض المادة 33 من الاتفاقية أن يستنتج أن الالتزامات التي بموجها تم تسليم شهادات صلاحية الطائرة للطيران وشهادات الأمانة 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 المشغولة 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 ملامة 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 بشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق، ودون تقييد لعمومية حقوقهما والالتزامهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفوا 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 لاهي 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، 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 الموضوعة من جانب منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة كملاحق لاتفاقية الطيران المدني الدولي بقدر ما تكون تلك الأحكام الفنية ماسية على الطرفين المتعاقدين. كما يتعين على كل طرف متعاقد إلزام مشغلي الطائرات المدرجين بسجلاته أو الذين يتواجدون في مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليميه، ومشغلي المطارات الموجودة في إقليميه، بالامتثال لأحكام أمن الطيران المذكورة. كل طرف متعاقد يجب أن يخطر الطرف الآخر المتعاقد بأي اختلاف بين تشريعاته الوطنية ومارساته معايير أمن الطيران الواردة في ملاحق الاتفاقية. يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين طلب إجراء مشاورات فورية مع الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت لمناقشة مثل هذه الاختلافات.
- 4- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز إلزام مشغلي طائراته بمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة 3 أعلاه، والتي يشرطها الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر أو مفاداته أو أثناء التواجد فيه. ويتعين على كل طرف متعاقد، أن يتتأكد من التطبيق الفعال للإجراءات الملائمة داخل إقليميه، من أجل حماية الطائرات، وضمان تفتيش الركاب، والطاقم، والأمنعة اليدوية، والحقائب والبضائع، ومؤمن 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 ولهذا الغرض يحق لسلطات طيران الأطراف المتعاقدة الموافقة على تنفيذ الترتيبات الأمنية.
- 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 تبتدأ داخل أجل 15 يوم من التوصل بالطلب من الطرف الآخر.

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

8- عند وقوع تهديد فوري واستثنائي أو في حالة عدم الامتثال للبنود الواردة في هذه المادة، يمكن للطرف المتعاقد أن يتخذ الإجراءات المؤقتة قبل مرور 15 يوماً.

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

المادة 14: الرسوم الجمركية والضرائب

1- يجب على كل طرف متعاقد، بناءً على مبدأ المعاملة بالمثل، أن يعفي مؤسسات النقل الجوي المعينة للطرف المتعاقد الآخر من الرسوم الجمركية، ومصاريف التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب الوطنية الغير مبنية على أساس تكلفة الخدمات المقدمة على متن الطائرة، كمعدانها العادي، الوقود، زيوت التشحيم، صيانة المعدات، أدوات الطائرة اللوازم المستهلكة التقنية، قطع الغيار وكذلك المحركات، مخزن الطائرة، بما في ذلك، على سبيل الذكر لا الحصر، السلع مثل الطعام، المشروبات، الخمور، التبغ ومنتجات أخرى مخصصة للبيع أو للإستعمال من طرف الركاب خلال الرحلة، وسلع أخرى مخصصة أو مستعملة فقط في إطار عملية وخدمة الطائرة المستعملة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة، التي تشغل الخدمات المعتمدة كمخزن التذاكر المطبوعة وفوائر النقل الجوي، الزي الموحد للطاقم، الحواسيب وطابعات التذاكر المخصصة من طرف مؤسسات النقل الجوي المعينة للحجوزات وإصدار التذاكر، أي مطبوعات تحمل شارة مؤسسة النقل الجوي المعينة المطبوعة لهذا الفرض، و المواد الدعائية والترويجية المعندة الموزعة مجاناً من قبل تلك المؤسسة المعينة.

2- يطبق الإعفاء الذي تخوله هذه المادة على جميع المواد المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة وهي:
أ- التي تم شحنتها إلىإقليم أحد الطرفين المتعاقدين من طرف أو باسم مؤسسة النقل الجوي المعينة للطرف المتعاقد الآخر؛

ب- التي تم الاحتفاظ بها على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي المعينة لأحد الطرفين المتعاقدين عند الوصول إلى وحتى مغادرة إقليم الطرف المتعاقد الآخر و/ أو التي تم استهلاكها أثناء التحليق فوق ذلك الإقليم؛

ثـ- التي تم استقدامها على متن طائرة مؤسسة النقل الجوي المعينة لأحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر والمزمع استعمالها في تشغيل الخدمات المعتمدة؛

سواء كانت تلك المواد مستعملة أو مستهلكة كلياً أو جزئياً داخل إقليم الطرف المتعاقد الذي يمنع الإعفاء، شريطة أن لا يتم نقل ملكية مثل هذه المواد إلى إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

3- تغنى الممتعة والبضائع العابرة مباشرة، من حقوق الجمارك والضرائب الأخرى المشابهة شريطة أن تكون خاضعة لحراسة ومراقبة الجمارك.

4- لا يمكن تفريح التجهيزات العادية للطائرات وكذا الأدوات والمأون التي توجد على متن طائرات إحدى المؤسسات المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين فيإقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد موافقة سلطات جمارك ذلك الطرف المتعاقد الآخر، ويمكن لسلطات الجمارك هذه أن تفرض وضع هذه التجهيزات والأدوات والمأون تحت مراقبتها إلى أن يعاد نقلها أو إذا تم الاتفاق بشأنها على خلاف ذلك طبقاً لقوانين وأنظمة الجمركية.

المادة 15: الأنشطة التجارية

1- وفقاً لقوانين وتنظيمات الطرف المتعاقد الآخر، يمنع لكل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين 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 سيشغل بها هؤلاء الموظفين؛

ج. لاستخدام خدماتموظفي أي منظمة أو شركة أو طيران آخر تعمل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر والمرخص لها بتقديم مثل هذه الخدمات؛

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

هـ بيع الخدمات الجوية الدولية والمنتجات المتعلقة بذلك وتسويتها 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؛

وـ تحويل، بناء على طلب، فائض الأرباح المحصل عليها محلياً إلى إقليم مؤسسته، ويسمح حق لمؤسسة النقل الجوي تحويل الأموال فوراً دون قيود أو ضرائب وفق أسعار الصرف المعمول بها في المعاملات التجارية والمبلغ المحول بالتاريخ الذي يقوم فيه صاحب الطلب بتبنته طلب التحويل، فتجرى هذه التحويلات طبقاً 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 حر وفق أنظمة العملة المحلية.

المادة 16: تقاسم الرموز

1. يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين، إما كنافل تسويق أو كنافل تشغيل عقد ترتيبات للتعاون التجاري بحرية دون تقييد المسعة المحجوزة و/أو ترتيبات تقاسم الرموز (بما في ذلك ترتيبات مشاركة الرموز الدولة الثالثة) مع أي شركة طيران أو خطوط جوية أخرى.
2. قبل استخدام خدمات مشاركة الرموز يجب أن يتفق الأطراف على الطرف الذي سيكون مسؤولاً على احترام الالتزامات والمعاملة الأنسب للمستهلك، معايير السلامة والأمن والتسهيلات المتعلقة بها. هذا الاتفاق يجب أن يودع لدى سلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين قبل البدء في الاستعمال بخدمات تقاسم الرموز.
3. يجب قبول هذه الترتيبات من قبل منظمات الطيران المعنية، بشرط أن تحصل جميع شركات الطيران في هذه الترتيبات على حقوق النقل الأساسية وأو حقوق المرور والتصاريح.
4. - حين تطرح مؤسسة النقل الجوي التجاري خدمات البيع، ينبغي عليها أن توضح لمشتري تذاكر تلك الخدمات، في نقطة البيع، أي مؤسسة للنقل الجوي ستصبح المؤسسة المشغلة، وأي قطاع من الخدمات ومع أي من مؤسسات النقل الجوي. سيدخل المشتري في علاقة تعاقدية.
5. يجوز لشركة الطيران المعينة لكل طرف متعاقد أن تقدم خدمات مشاركة الرموز بين أي نقطة (نقاط) في إقليم الطرف المتعاقد الآخر شريطة أن يتم تشغيل هذه الخدمات من قبل شركة طيران أو خطوط جوية تابعة للطرف المتعاقد الآخر.

المادة 17: تأجير الطائرات

- 1- يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين منع استعمال طائرة مستأجرة للخدمات طبقاً 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 المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين تشغيل خدمات طبقاً لهذا الاتفاق عن طريق:
 - أ- استعمال طائرات بدون طاقم مستأجرة من عند شركات الطيران
 - ب- استعمال طائرات مجهزة بطاقم مستأجرة من عند أي دولة.يجب التأكيد من أن شركات الطيران المشاركة في هذا البند أعلاه تتوفّر على التراخيص المطلوبة وكذلك كل المستلزمات المنصوص في هذا الاتفاق

المادة 18: تغيير الطائرات

يجوز لمؤسسة نقل جوي معينة، في أي جزء دولي أو أجزاء من الطرق المحددة، أن تشغل رحلاتها الدولية دون أي قيد للتغيير، في أي نقطة من الطريق، نوع الطائرة المشغلة أو عدد الطائرات المشغلة؛ شريطة أن 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 مما وراء هذه النقطة.

المادة 19: المناولة الأرضية

1- مع مراعاة أحكام السلامة المعمول بها، بما في ذلك معايير منظمة الطيران المدني الدولي والمعايير 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 اختيار الشركة الأنسب لتقديم خدمات المناولة الأرضية.

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

المادة 20: الخدمات متعددة الوسائل

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 برية 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 بمتطلبات 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 الولوج إلى خدمات المطارات الجمركية وتسييلاتها. وقد تختار مؤسسات النقل الجوي أن تقوم بنفسها وسيلة النقل البري أو أن توفرها من خلال ترتيبات مع ناقلات برية أخرى، بما في ذلك النقل البري الذي تشغله مؤسسات نقل جوي أخرى ومقدمي نقل البضائع غير مباشرين.

ويمكن تقديم خدمات الشحن متعدد الوسائل هذه بسعر واحد، من خلال سعر للنقل الجوي والبرى المشترك، شريطة تمكين الشاحنين من المعلومات المتعلقة بهذا النقل.

المادة 21: الموافقة على جداول الرحلات

1- يتعين على مؤسسة النقل الجوي المعينة لأي طرف متعاقد أن تقدم جداول رحلاتها المرتبطة إلى سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر من أجل الموافقة عليها، وذلك ثلاثة (30) يوماً 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 لخدمات المعتمدة خارجة عن برنامج التشغيل المتفق عليه، يجب على مؤسسة النقل الجوي هذه أن تقدم مسبقاً طلباً للترخيص من قبل سلطات طيران الطرف الآخر. ويجب عادة تقديم هذه الطلبات على الأقل ثلاثة (3) أيام عمل على الأقل قبل تشغيل هذه الرحلات.

3- عند التوصل برخصة الاستغلال وفق أحكام المادة 3، يحق لشركة الطيران المعينة في أي وقت البدء في تشغيل الخدمات التي تم تعبيتها من أجليها، شريطة أن تلتزم بمقتضيات هذا الاتفاق.

المادة 22: المشاورات والتعديلات

- 1- تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين بروح من التعاون الوثيق، بالتشاور فيما بينها من وقت لآخر لضمان تنفيذ متضيئات هذا الاتفاق وملحقاته والالتزام بها بشكل مرضي، كما تقوم تلك السلطات بالتشاور فيما بينها إن اقتضى الحال لتعديل هذا الاتفاق أو ملحقاته.
- 2- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين طلب المشاورات بشأن تفسير هذه الاتفاقية أو تطبيقها أو تنفيذها أو تعديليها أو الالتزام بها، والتي قد تتم من خلال المفاوضات أو المراسلات. تبدأ المشاورات في غضون ثلاثين (30) يوماً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر لطلب مكتوب، مالم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.
- 3- يمكن تعديل هذا الاتفاق عن طريق توافق بين الطرفين المتعاقدين، على أن يستثنى الملحق، وتدخل هذه التعديلات حيز التنفيذ بتوافق مع المساطر المحددة في المادة 27 من هذا الاتفاق.
- 4- أي تعديل للملحق يجب أن يتم بموجب اتفاق مكتوب بين سلطات الطيران المدني المختصة للأطراف المتعاقدة.

المادة 23: الاتفاقيات متعدد الأطراف

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

المادة 24: تسوية الخلافات

- 1- في حالة نشوء أي خلاف بين الأطراف المتعاقدة فيما يتعلق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية، يجب على الطرفين في المقام الأول السعي لتسوية خلافهما عن طريق المفاوضات بين سلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين.
- 2- في حالة لم تتوصل سلطات الطيران المدني لتسوية مناسبة للخلاف عن طريق المفاوضات، يمكنها المسعى لتسوية هذا الخلاف عن طريق القنوات الدبلوماسية.
- 3- إذا لم يتوصل الطرفان إلى تسوية عملاً بالفقرتين (1) و (2) أعلاه، يجوز لأي من الطرفين (حالة الخلاف) إلى هيئة تحكيم مكونة من ثلاثة محكمين، يعين كل طرف محكماً ثالثاً ويتصارف كريبيون لهيئة التحكيم، يتفق عليه الطرفان، بشرط ألا يكون هذا المحكم من مواطني أي من الطرفين وأن يكون من مواطني دولة لها علاقات دبلوماسية مع كل من الطرفين في وقت الخلاف. يجب على كل طرف ترشيح محكمه في غضون ستين (60) يوماً من تاريخ استلام إشعار التحكيم عبر القنوات الدبلوماسية. يتم تعيين الرئيس في غضون ستين (60) يوماً بعد تعيين المحكمين من قبل الطرفين المتعاقدين.

إذا فشل أحد الأطراف في ترشيح محكمه خلال الفترة المحددة أو في حالة فشل الطرفين في الاتفاق على الرئيس خلال الفترة المذكورة، يجوز لكل طرف أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين الرئيس أو المحكم الذي يمثل الطرف في النزاع، حسب ما يقتضيه الحال.

- 4 - في حالة غياب أو عدم كفاءة رئيس منظمة الطيران المدني الدولي، يتولى نائب الرئيس أو أحد أقدم أعضاء مجلس المنظمة مهام التحكيم وفق الفقرة 3 من هذه المادة، شريطة أن يكون من مواطني دولة لها علاقات دبلوماسية مع كل من الطرفين في وقت التعين والـا يكون من مواطني الطرفين المتنازعين.
- 5- تحدد هيئة التحكيم المساطر المتبعة ومكان التحكيم وفقاً للمقتضيات المتفق عليها بين الطرفين.
- 6- تتخذ قرارات هيئة التحكيم بأغلبية المحكمين ويجب أن تكون معللة. تكون قرارات هيئة التحكيم نهائية وملزمة لأطراف الخلاف.
- 7- إذا فشل أي من الطرفين أو شركة الطيران المعينة من أحد الطرفين في الامتثال للقرار الصادر بموجب الفقرة (6) من هذه المادة، يجوز للطرف الآخر تقييد أو تعليق أو إلغاء أي حقوق أو امتيازات تم منحها بموجب هذه الاتفاقية إلى الطرف الآخر.
- 8- يتحمل كل طرف نفقات المحكم الخاص به. ويتم تقاسم نفقات الرئيس، بما في ذلك أتعابه وأية مصاريف تتکیدها منظمة الطيران المدني الدولي فيما يتعلق بتعيين الرئيس / أو محکم الطرف المخالف على النحو المشار إليه في الفقرة (3) من هذه المادة بالتساوي من قبل الأطراف المتنازعة.
- 9- في انتظار إحالة النزاع إلى هيئة التحكيم حتى تنشر الهيئة قرارها، يجب على كلا الطرفين، باستثناء حالة الإنهاء، الاستمرار في أداء جميع التزاماتهم بموجب هذه الاتفاقية دون المساس بالتعديل النهائي وفقاً للحكم المذكور.

المادة 25: إنهاء الاتفاق

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر، في أي وقت، كتابة وغير الطرق الدبلوماسية، بنيته في إنهاء هذا الاتفاق، على أن يتم إبلاغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي. في هذه الحالة ينتهي العمل بهذا الاتفاق عند منتصف الليل بالتوقيت المحلي للطرف المتعاقد المتسلم للإخطار، وبعد مرور إثني عشر (12) شهراً من تاريخ تسلمه 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 يتوصّل الطرف المتعاقد الآخر بإخطار الاستلام فيعتبر أن الإخطار قد تم تسلمه بعد مضي أربعة عشر (14) يوماً من تاريخ تسلمه 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 كما تم الاتفاق عليه من قبل الطرفين المتعاقدين.

المادة 27: الدخول حيز التنفيذ

يدخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ في تاريخ استلام آخر إخطار كتابي، من خلال القنوات الدبلوماسية، والذي من خلاله يقوم الطرفان المتعاقدان بإخطار بعضهما البعض بأن الإجراءات القانونية الازمة لدخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ قد تم استيفاءها.

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

وحرر بالرباط، بتاريخ 11 غشت 2021، الموافق لـ 2 محرم 1443 في التقويم الهجري و3 أيلول 5781 في التقويم العربي، في نظيرين أصليين باللغات العربية والعبرية والإنجليزية، ولكل النصوص نفس العجمية.
في حالة الخلاف في التأويل يرجح النص الإنجليزي.

عن

حكومة دولة إسرائيل

ياثير لا بيد

وزير الشؤون الخارجية

عن

حكومة المملكة المغربية

ناصر بوريطة

وزير الشؤون الخارجية والتعاون الأفريقي

والغاربة المقيمين بالخارج

*
* *

الملحق
برنامج الطرق

يجب على مؤسسات النقل الجوي لكل طرف متعاقد المعينة بموجب هذا الاتفاق، بصفتها، تقديم الخدمات الجوية بين النقاط على الطرق التالية:

A - الطرق المشغلة من طرف مؤسسات النقل الجوي المعينة من طرف دولة إسرائيل:
من أي نقطة أو نقاط من دولة إسرائيل عن طريق أي نقطة وسيطة إلى أي نقطة أو نقاط في المملكة المغربية وأي نقطة أو نقاط بعدها.

B - الطرق المشغلة من طرف مؤسسات النقل الجوي المعينة من طرف المملكة المغربية:
من أي نقطة أو نقاط في المملكة المغربية عن طريق أي نقطة أو نقاط وسيطة إلى أي نقطة أو نقاط في دولة إسرائيل وأي نقطة أو نقاط بعدها.

ملاحظات:

1. يجوز لشركة / ات الطيران المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين ، على أي أو كل الرحلات وحسب اختيارها ، العمل في أي من الاتجاهين أو كليهما باستخدام أي نوع من الطائرات ؛ خدمة النقاط الوسيطة وما وراء على الطرق بأي مجموعة وبأي ترتيب ؛ حذف الاتصال في أي أو كل نقطة (نقاط) وسيطة أو أبعد ؛ إيهام خدماتها في أراضي الطرف المتعاقد الآخر / أو في أي نقطة خارج ذلك الإقليم ؛ خدمة النقاط داخل أراضي كل طرف متعاقد في أي مجموعة ؛ نقل حركة المرور من أي طائرة تستخدمها إلى أي طائرة أخرى في أي نقطة أو نقاط في المسار ؛ الجمع بين أرقام الرحلات المختلفة في عملية طائرة واحدة ؛ واستخدام الطائرات المملوكة أو المأجورة (بطاقم / أو بدونه).
2. حق شركة/ات الطيران المعينة لطرف متعاقد واحد في تشغيل رحلات لنقل الركاب والأمتعة والبضائع والبريد بين النقاط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر والنقط في إقليم البلدان ثلاثة (حرية النقل الخامسة) يجب أن تكون موضوع اتفاقية منفصلة بين سلطات الطيران التابعة للأطراف المتعاقدة.
3. يحق لشركة (خطوط) الطيران المعينة لكلا الطرفين المتعاقدين، إما كشركة تشغيل أو شركة تسويق، ممارسة حقوق التوقف الخاصة بها في أي نقطة (نقاط) وسيطة و / أو نقطة (نقاط) أبعد، وكذلك في نقاط داخل الإقليم الطرف المتعاقد الآخر. بالنسبة للخدمات داخل أراضي الطرف المتعاقد الآخر، يجب ممارسة هذه الحقوق بدون ممارسة حقوق النقل الداخلي.