



المملكة المغربية  
مجلس النواب  
٥٠٢٢٤٤ | ٤٤٥٠٥

مشروع قانون رقم 12.25  
يوافق بموجبه على الاتفاق  
بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية كوت ديفوار  
بشأن الخدمات الجوية،  
الموقع بالعيون في 17 يناير 2025

(كما وافق عليه مجلس النواب في 08 يونيو 2026)

نسخة مطابقة لأصل النص  
كما وافق عليه مجلس النواب

أحمد الطالبي العلي  
رئيس مجلس النواب

مشروع قانون رقم 12.25

يوافق بموجبه على الاتفاق بين حكومة المملكة المغربية  
وحكومة جمهورية كوت ديفوار بشأن الخدمات الجوية،  
الموقع بالعيون في 17 يناير 2025

مادة فردة

يوافق على الاتفاق بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية كوت ديفوار بشأن الخدمات الجوية،  
الموقع بالعيون في 17 يناير 2025.

\*

\* \*

اتفاق بشأن الخدمات الجوية  
بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية كوت ديفوار

الديباجة

إن حكومة المملكة المغربية؛

و

حكومة جمهورية كوت ديفوار؛

(المشار إليهما فيما يلي بالطرفين المتعلقين)؛

ورغبة منهما في التعاون وتسهيل توسيع فرص النقل الجوي الدولي بين البلدين (أو أكثر)؛

ورغبة منهما في تمكين شركات الطيران التابعة لهما من التعاون وتقديم مجموعة متنوعة من  
خيارات الخدمات لعموم المسافرين؛

ورغبة منهما في ضمان أعلى مستويات السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي؛ و

كونهما طرفان في اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتحت باب التوقيع عليها في شيكاغو في 7  
ديسمبر 1944؛

وأخذًا بإعلان ياموسوكرو بشأن السياسة الأفريقية الجديدة للنقل الجوي المعتمدة في 7 أكتوبر  
1988،

اعتبارًا للقرار المعتمد من طرف الوزراء الأفارقة المسؤولين عن الطيران المدني في  
موريتشوس في 9 غشت 1994،

أخذًا في الاعتبار القرار الوزاري المتعلق بتنفيذ إعلان ياموسوكرو بشأن تحرير الوصول إلى  
أسواق النقل الجوي في أفريقيا الصادر في 14 نوفمبر 1999، والذي وافق عليه رؤساء دول  
منظمة الوحدة الأفريقية في يوليو 2000؛

وأخذًا في الاعتبار قرار مؤتمر الاتحاد الأفريقي/الاتحاد الأفريقي/القرار رقم 1 (الرابع  
والعشرون) الصادر عن الدورة العادية الرابعة والعشرين بشأن جعل تنفيذ قرار ياموسوكرو بشأن  
تحرير سوق النقل الجوي في أفريقيا، هو أساس إنشاء سوق موحد للنقل الجوي في أفريقيا  
(MUTAA) في سياق المذكرة الأفريقية 2063؛ و

ورغبة منهما في إبرام اتفاق، مكمل لما ورد أعلاه، بهدف تشغيل خدمات جوية بين إقليميهما وما  
وراءهما،

نسخة مطابقة لأصل النص

كما وافق عليه مجلس النواب

اتفقتا على ما يلي:

### المادة الأولى التعريفات

لأغراض هذا الاتفاق وأي نص مرفق به، وما لم ينص على خلاف ذلك، يكون للمصطلحات المستخدمة المعاني التالية:

أ. "سلطات الطيران": بالنسبة للمملكة المغربية، الوزير المكلف بالطيران المدني، وبالنسبة لجمهورية كوت ديفوار، الوزير المكلف بالطيران المدني، أو في كلتا الحالتين أي سلطة أخرى أو شخص آخر مخول بأداء الوظائف التي تمارسها السلطات المذكورة؛

ب. "الخدمات المتفق عليها": الخدمات الجوية الدولية المبرمجة بين إقليمي المملكة المغربية وجمهورية كوت ديفوار وما وراءهما لنقل الركاب والأمتعة والشحن، كل واحدة على حدة أو مجتمعة على الطرق المحددة؛

ج. "الاتفاق": يعني هذا العقد، والملحق الموضوع لتطبيقه، وأي تعديل للاتفاق أو الملحق؛

د. "الخدمات الجوية" و"الخدمات الجوية الدولية" و"شركة الطيران" و"التوقف لأغراض غير تجارية" لها نفس المعاني التي حددت لها في المادة 96 من الاتفاقية؛

هـ. "السعة": جودة (أو كميات جودات) الخدمات المقدمة بموجب الاتفاق، وتقاس عموماً بعدد الرحلات (الترددات) أو عدد المقاعد أو أطنان البضائع المعروضة في سوق ما (من مدينة إلى مدينة أو من بلد إلى بلد) أو على خط سير خلال فترة معينة (يوم، أسبوع، موسم، سنة)؛

و. "الشحن": البضائع، بما في ذلك البريد المنقول من مطار إلى آخر بواسطة شركة طيران؛

ز. "الاتفاقية": اتفاقية الطيران المدني الدولي التي أُتِّح باب التوقيع عليها في شيكاغو في 7 ديسمبر 1944، بما في ذلك المرفقات المعتمدة وفق المادتين 90 و94 بقدر ما يكون الطرفان المتعاقدان قد اعتمدا هذه المرفقات والتعديلات؛

ح. "القرار": النص الوزاري لقرار ياموسوكرو المؤرخ 14 نوفمبر 1999 كما وافق عليه رؤساء الدول أعضاء الاتحاد الأفريقي، بما في ذلك الملاحق والمرفقات والتعديلات؛

ط. "شركة الطيران المُعيّنة": شركة الطيران التي تم تعيينها والترخيص لها وفقاً للمادة 3 من هذا الاتفاق؛

ي. شركة الطيران المؤهلة: أي شركة طيران أفريقية تفي بالمتطلبات المنصوص عليها في الفقرة 6-9 من المادة 6 من قرار ياموسوكرو.

ك. "معدات الطائرات" و "مؤن الطائرات" و "قطع الغيار" لها نفس المعاني المسندة إليها على التوالي في المرفق 9 من الاتفاقية؛

ل. رسوم الاستخدام" هي رسوم مفروضة على شركات النقل الجوي من قبل السلطات المختصة أو تلك المخولة من قبلهم قبلها لفرضها، عند توفير مرافق المطارات وممتلكات و/ أو منشآت الملاحة الجوية، بما في ذلك التجهيزات والخدمات الخاصة بالطائرات وطاقمها والمسافرين والبضائع والشحن؛

م. "الطرق المحددة" تعني المسالك المحددة في ملحق هذا الاتفاق؛

ن. "التعريفة": تعني الأسعار التي ستدفع مقابل نقل الركاب والأمتعة والبضائع، والشروط التي تطبق بموجبها هذه الأسعار، بما في ذلك أسعار وشروط الوكالة وخدمات إضافية أخرى، باستثناء الأجور وشروط نقل البريد.

س. "الإقليم":

لحكومة المملكة المغربية: المناطق البرية والمياه الإقليمية المتاخمة لها والموجودة تحت سيادتها.

لحكومة جمهورية كوت ديفوار: المناطق البرية والمياه الإقليمية المتاخمة لها الخاضعة لسيادة تلك الدولة أو لحمايتها؛

ع. "قرار ياموسوكرو" القرار المتعلق بتطبيق إعلان ياموسوكرو بشأن تحرير الوصول إلى أسواق النقل الجوي في أفريقيا" الذي اعتمده مؤتمر رؤساء الدول والحكومات في لومي (توغو) في 12 يوليو 2000.

## المادة 2 منح حقوق النقل

1. يمنح كل طرف متعاقد للطرف الآخر، لغرض تشغيل الخدمات الجوية الدولية، على الطرق المحددة في جدول الطرق، ما يلي:

(أ) حق عبور إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون الهبوط فيه؛

(ب) حق الهبوط لأغراض غير تجارية في الإقليم المذكور؛

(ج) الحق في التوقف في النقاط المحددة في جدول الطرق لغرض إركاب وإنزال في هذا الإقليم، المسافرين والأمتعة والشحن (منفصلة أو مجتمعة) إلى أو من نقاط موجودة في إقليم الطرف الآخر؛ و

(د) الحق في ممارسة الحرية الخامسة من أو إلى نقاط داخل أفريقيا وفقاً لقرار ياموسوكرو.

2. تتمتع أيضاً شركات الطيران لكل طرف متعاقد، غير تلك المعينة بموجب المادة (3)، بالحقوق المنصوص عليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من الفقرة 1.

3. إذا لم تتمكن مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، بسبب نزاع مسلح أو اضطرابات أو أحداث سياسية أو ظروف خاصة وغير عادية، من تشغيل خدمة على طرفها العادي بيذل؛ الطرف المتعاقد الآخر قصارى جهده لتسهيل استمرار هذه الخدمة من خلال عمليات إعادة الترتيب المؤقتة المناسبة لهذه الطرق، بما في ذلك المنح المؤقتة لحقوق الاستبدال، وفقاً لما يقرره الطرفان المتعاقدان باتفاق مشترك.

4. لا يمنح أي حكم من أحكام هذه المادة لأي شركة طيران لطرف، الحق في نقل ركاب وأمتعة وشحن بمقابل إلى نقطة أخرى في إقليم هذا الطرف للمتعاقد الآخر.

## المادة 3

### تعيين وترخيص شركات الطيران

1. بحق لكل طرف متعاقد أن يعين كتابة للطرف المتعاقد الآخر شركة أو أكثر من شركات الطيران التي تستوفي معايير الأهلية المحددة في المادة 9.6 من قرار ياموسوكرو لأغراض تشغيل خدمات

- النقل الجوي الدولي بين البلدان الأفريقية. و/ أو الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة. ويكون التعيين موضوع إشعار كتابي موجه إلى الطرف المتعاقد الآخر عبر القنوات الدبلوماسية.
2. يحق لكل طرف متعاقد تعيين شركة طيران متعددة الجنسيات أفريقية مزهلة يكون فيها صاحب مصلحة، وعلى هذا النحو، يتم قبول شركة الطيران هذه من قبل الأطراف المتعاقدة الأخرى شريطة أن تكون المراقبة الفعلية لهذه الشركة بيد الدول الأطراف في قرار ياموسوكرو.
3. عند استلام الإشعار بهذا التعيين، يمنح الطرف المتعاقد الآخر، مع مراعاة أحكام الفقرة 1 من هذه المادة، دون تأخير، رخصة التشغيل المناسبة لشركة الطيران المعنية ولكن على أبعاد تقدير خلال ثلاثين (30) يوماً.
4. يمكن لسلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من شركة الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر استيفاء الشروط المنصوص عليها في القوانين والأنظمة المطبقة لتشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل تلك السلطات وفقاً لأحكام الاتفاقية.
5. يحق لكل طرف متعاقد رفض منح تراخيص التشغيل المشار إليها في الفقرة (3) من هذه المادة أو فرض الشروط التي يراها ضرورية لممارسة شركة الطيران المعنية للحقوق المشار إليها في المادة 2 من هذا الاتفاق، وذلك في حالة عدم اقتناع بامتلاك الطرف المتعاقد الذي عين شركة الطيران أو مواطنيه لحصة كبيرة ومراقبة فعلية لهذه الشركة.
6. يمكن لشركة الطيران بمجرد تعيينها والترخيص لها، البدء في أي وقت بتشغيل الخدمات المتفق عليها شريطة أن تتوافق شروط التشغيل مع المادتين 13 و14 من هذا الاتفاق.

#### المادة 4

##### الاعتراف بالشهادات والتراخيص

- 1) يعترف الطرف المتعاقد الآخر، لأغراض تشغيل الطرق المحددة في الملحق 1، بشهادات التشغيل وشهادات صلاحية الطيران وشهادات الكفاءة والتراخيص المسلمة أو المصادق عليها من قبل أي من الطرفين المتعاقدين شريطة أن تكون الشروط التي تحكم إصدارها أو صلاحيتها تعادل أو تفوق الحد الأدنى للمعايير التي يمكن إنشاؤها طبقاً للاتفاقية.
- 2) إذا كانت الامتيازات أو شروط الإجازات والشهادات المشار إليها في الفقرة 1 والتي أصدرتها سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين لشركة طيران معينة أو لطائرة تستخدم في تشغيل الخدمات المتفق عليها تسمح بوجود اختلاف عن الحد الأدنى من المعايير المنصوص عليها

بموجب الاتفاقية، وهو اختلاف تم إخطار منظمة الطيران المدني الدولي به، يمكن لكل طرف أن يطلب إجراء مشاورات بين سلطات الطيران بهدف توضيح الممارسة المعنية.

3) ومع ذلك، يحتفظ كل طرف بمعاهدته بالحق في رفض الاعتراف بصلاحيته تشغيل الخدمات المتفق عليها في إقليمه؛

أ) شهادات الكفاءة والإجازات المسلمة لمواطنيه من قبل الطرف المتعاقد الآخر؛ و/أو

ب) إذا كانت امتيازات أو شروط الإجازات أو الشهادات المسلمة أو المصادقة عليها من قبل طرف متعاقد تسمح بوجود اختلاف عن المعايير المنصوص عليها بموجب الاتفاقية، سواء تم تقديم هذا الاختلاف إلى منظمة الطيران المدني الدولي أم لا.

#### المادة 5

#### إلغاء وتقييد وتعليق ترخيص التشغيل

1) بحق لكل طرف متعاقد إلغاء أو تعليق أو تقييد ترخيص التشغيل لممارسة الحقوق المنصوص عليها في المادة 2 من هذا الاتفاق، من قبل شركة الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو فرض الشروط التي قد يراها ضرورية. لممارسة هذه الحقوق في إحدى الحالات التالية:

أ) عدم اقتناع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الأول بأن مؤسسة الطيران المذكورة هي "مؤسسة طيران مؤهلة" بالمعنى المقصود في المادة 6، النقطة 9.6، من قرار ياموسوكرو؛

ب) عدم امتثال شركة الطيران لقوانين أو أنظمة الطرف المتعاقد الذي يمنح هذه الحقوق؛ أو

ج) إذا لم تقم شركة الطيران بتشغيل الخدمات المتفق عليها وفقاً للشروط المنصوص عليها في هذا الاتفاق والملحق المرفق به.

د) في جميع الحالات التي لا يتم فيها تطبيق وتنفيذ المعايير المنصوص عليها في هذا الاتفاق، ولا سيما في المادتين 13 (السلامة الجوية) و14 (الأمن الجوي).

2) ما لم يكن الإلغاء أو الحد أو التعليق أو الفرض الفوري للشروط المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة ضرورياً لمنع حدوث المزيد من الانتهاكات للقوانين أو الأنظمة، فلا يمكن ممارسة هذا الحق إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر.

## المادة 6

### الإعفاء من الرسوم الجمركية

- 1) تعفى الطائرات المستخدمة للخدمات المتفق عليها من قبل شركات الطيران المعينة من قبل طرف متعاقد وكذلك المعدات الموجودة على متنها واحتياطياتها من الوقود ومواد التشحيم والمؤن الموجودة على متنها (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات السجائر) وذلك عند دخولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، من جميع الرسوم الجمركية ومصاريف التفتيش وغيرها من الرسوم أو الضرائب المماثلة، شريطة أن تظل هذه المعدات والاحتياطيات والمؤن على متن الطائرة حتى إعادة نقلها أو استخدامها أثناء جزء من الرحلة المنجزة فوق الإقليم المذكور.
- 2) مع مراعاة الفقرة (3) من هذه المادة، يعفى أيضاً من الرسوم الجمركية ومصاريف التفتيش والرسوم أو الضرائب المماثلة، باستثناء الرسوم أو الضرائب المتعلقة بالخدمات المقدمة:
  - أ- المؤن الموجودة على متن الطائرة في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين، ضمن الحدود التي وضعتها سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد المذكور، والمخصصة للاستخدام على متن الطائرات المغادرة التي تقدم خدمة معتمدة من الطرف المتعاقد الآخر.
  - ب- قطع الغيار المستوردة إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين لصيانة أو إصلاح الطائرات المستخدمة للخدمات المعتمدة من قبل شركة الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.
  - ج- الوقود وزيوت التشحيم المخصصة لتزويد الطائرات القادمة عند الوصول وأثناء العبور وعند المغادرة المستخدمة للخدمات المتفق عليها من قبل شركة الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، حتى ولو استخدمت هذه المؤن على جزء من الرحلة المنجزة على إقليم الطرف المتعاقد الذي تزودت منه الطائرة؛
- 3) تخضع المواد والإمدادات المشار إليها في الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج) من الفقرة (2) من هذه المادة للرقابة من قبل السلطات الجمركية.
- 4) تعفى الأمتعة والبيضائع العابرة مباشرة من الرسوم الجمركية والضرائب المماثلة الأخرى بشرط أن تكون خاضعة لحراسة أو مراقبة الجمارك.

5) لا يمكن تفريغ المعدات العادية الموجودة على متن الطائرة وكذلك المواد والإمدادات الموجودة على متن طائرات شركة الطيران المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بموافقة السلطات الجمركية في ذلك الطرف المتعاقد الآخر. ويمكن للطرف المتعاقد والسلطات الجمركية المذكورة أن تطلب وضع هذه المعدات والمواد والإمدادات تحت إشرافها حتى يتم إعادة نقلها أو إذا تم الاتفاق بشأنها على خلاف ذلك طبقاً للأنظمة الجمركية.

#### المادة 7

##### مقر الضريبة

- 1) لا تخضع للضريبة أرباح تشغيل النقل الدولي لطائرات شركة الطيران المعنية الا في إقليم الطرف التي يوجد فيها مقر الإدارة الفعلية لتلك الشركة.
- 2) يخضع رأس المال المتمثل في الطائرات التي يتم تشغيلها في النقل الدولي من قبل شركة طيران معينة وكذلك الممتلكات المنقولة المرتبطة بتشغيل هذه الطائرات للضريبة فقط في إقليم الطرف الذي يقع فيه المقر الفعلي لإدارة شركة الطيران.
- 3) في حالة وجود اتفاقية خاصة لتجنب الازدواج الضريبي فيما يتعلق بالضرائب على الدخل ورأس المال بين الطرفين، فإن أحكام هذه الاتفاقية هي التي تسود.

#### المادة 8

##### الإيجار (التأجير)

- 1) يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين منع استعمال طائرة مستأجرة للخدمات طبقاً لهذا الاتفاق، والتي لا تمثل لمقتضيات المادة 13 (السلامة الجوية) والمادة 14 (الأمن الجوي) بهذا الاتفاق.
- 2) مع مراعاة الفقرة 1 من هذه المادة، يمكن لشركات الطيران المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين تشغيل خدمات طبقاً لهذا الاتفاق عن طريق استعمال طائرات مستأجرة تحترم الالتزامات المنصوص عليها بالمادة 13 (السلامة الجوية) والمادة 14 (الأمن الجوي) بهذا الاتفاق.

#### المادة 9

##### 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 لنوعي أمن الطيران، أو مكافحة المخدرات أو تجنب الدخول غير الشرعي أو لظروف خاصة.

#### المادة 10

##### معالجة المعدات الجوية المنتظمة الموجودة على متن الطائرة

لا يمكن تفرغ معدات ومواد ولوازم الطائرات الموجودة على متن الطائرات التي تديرها شركة الطيران المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بموافقة السلطات الجمركية في الطرف المتعاقد. ويمكن في هذه الحالة وضعها تحت حراسة السلطات المذكورة إلى حين إعادة نقلها أو التصرف فيها وفقاً للأنظمة الجمركية.

#### المادة 11

##### تطبيق القوانين والأنظمة الوطنية

1) تسري القوانين والأنظمة الخاصة بكل طرف متعاقد والتي تحكم دخول وبقاء ومغادرة الطائرات من أراضي للطائرات المستعملة في الخدمات الجوية الدولية وكذا تشغيل وملاحة هذه الطائرات خلال تواجدها في إقليمه على طائرات شركة الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

2) تتم مراعاة القوانين والأنظمة الخاصة بأحد الطرفين المتعاقدين والتي تحكم الدخول والخروج والعبور والهجرة وجوازات السفر والجمارك والإجراءات الصحية والحجر الصحي من قبل شركة طيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر وأطقمها وركابها أو نياحة عنهم، وعن البضائع والبريد عند دخول إقليم الطرف المتعاقد الأول أو مغادرته أو أثناء تواجده فيه.

3) بشكل عام، عند تطبيق القوانين والأنظمة السارية المفعول، لا يمكن لأي طرف متعاقد أن يمنح الأفضلية لشركات الطيران التابعة له على شركة طيران معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

#### المادة 12

##### منافسة عادلة

1) تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف متعاقد بمعاملة عادلة ومنصفة، حتى تتمكن من التمتع بفرص متساوية في تشغيل الخدمة المنفق عليها. يجب على كل طرف متعاقد اتخاذ جميع التدابير المناسبة ضمن ولايته القضائية للقضاء على جميع أشكال التمييز والممارسات التنافسية أو غير العادلة التي تؤثر على الوضع التنافسي لشركات الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر في ممارسة حقوقه وامتيازاته على النحو المنصوص عليه في هذا الاتفاق وفقاً للنصوص المؤسسية والتنظيمية لقرار ياموسوكرو.

2) عند تشغيل الخدمات المتفق عليها، يجب على شركات الطيران المعنية من قبل كل طرف متعاقد أن تأخذ في الاعتبار مصالح شركات الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر حتى لا تؤثر بشكل غير مبرر على الخدمات التي يقدمها هذا الأخير على كل أو جزء من نفس الرحلات .

3) لا يوجد حد، بين الأطراف المعنية، لعدد الترددات والساعات المقدمة على الخدمات الجوية التي تربط مدينتين أفرقيتين بشكل مشترك. يحق لكل شركة طيران معينة تركيب وتشغيل السعة والعدد الذي تراه مناسباً.

4) وفقاً للحقوق المشار إليها في الفقرة (3)، لا يمكن للطرفين المتعاقدين أن يحددا من جانب واحد حجم الحركة أو نوع الطائرة المستخدمة أو عدد الرحلات الجوية في الأسبوع، باستثناء الاعتبارات المتعلقة بالبيئة والسلامة والأمن والتقنية أو غيرها، بشرط ألا يكون المقصود من هذه الإجراءات حماية المصالح التجارية أو الاقتصادية لشركة الطيران المعنية .

5) بغض النظر عن الفقرتين (3) و(4)، يمكن للطرفين المتعاقدين فرض شروط أو تقييد أو رفض الزيادة في سعة أو عدد رحلات مؤسسة النقل الجوي المعنية، شريطة أن تكون هذه الإجراءات:

أ) ليست تمييزية وتطبق بشروط موحدة على جميع شركات الطيران وتتوافق مع المادة 15 من الاتفاقية، دون تمييز على أساس جنسية أو هوية شركات الطيران؛

ب) أن تكون لها فترة صلاحية محدودة؛

ج) لا تؤثر دون مبرر على أهداف قرار ياموسوكرو؛

د) عدم تشويه المنافسة بين شركات الطيران دون مبرر؛ و

هـ) ليست أكثر تقييداً مما هو ضروري للتخفيف من حدة المشكلة وليست أكثر تقييداً من تلك المطبقة على أي شركة (شركات) طيران أخرى تابعة لدولة ليست طرفاً في قرار ياموسوكرو.

6) عندما يرى أحد الطرفين المتعاقدين أن التدخل بالمعنى المقصود في الفقرة (4) ضروري، يجب عليه إبلاغ الطرف المتعاقد الآخر قبل ستين (60) يوماً على الأقل من تاريخ دخول هذا الإجراء حيز التنفيذ، مع تبرير الحاجة على النحو الواجب لمثل هذه التدابير للسماح بإجراء مشاورات قبل تاريخ دخول هذا الإجراء حيز التنفيذ. لا يمكن تنفيذ مثل هذا الإجراء إلا إذا لم يوافق الطرف المتعاقد الآخر، خلال ثلاثين (30) يوماً من إخطاره، على هذه التدابير.

### المادة 13 السلامة الجوية

- 1) يمكن 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 ثلاثين (30) يوماً ابتداءً 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 والتي نفي بالمعايير المعمول بها وفقاً للاتفاقية؛ وسيتم إبلاغ الطرف المتعاقد الآخر بهذه الاستنتاجات وبالخطوات التي تعتبر ضرورية للامتثال لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي؛ ويجب على الطرف المتعاقد الآخر عندئذ أن يتخذ الإجراءات التصحيحية الملزمة اللازمة خلال فترة زمنية متفق عليها ومعقولة.
- 3) وفقاً للمادة 16 من الاتفاقية، من المتفق عليه أيضاً أنه يمكن أن تخضع أي طائرة يتم تشغيلها من قبل أو بالنيابة عن مؤسسة طيران تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، عندما تتواجد على إقليم الطرف المتعاقد الآخر، لزيارة من جانب المندوبين المرخص لهم من الطرف المتعاقد الآخر، بشرط ألا يؤدي ذلك إلى تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة. على الرغم من الالتزامات المذكورة في المادة 33 من الاتفاقية، فإن الغرض من هذه الزيارة هو التحقق من صلاحية الوثائق ذات الصلة بالطائرة، ورخص طاقمها وأن معدات الطائرة وحالتها تتوافق مع المعايير المعمول بها وفقاً للاتفاقية.
- 4) عندما يكون اتخاذ إجراء فوري ضرورياً لضمان التشغيل الآمن لشركة الطيران، يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بالحق في تعليق أو تعديل ترخيص التشغيل لشركة أو شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.
- 5) يجب إلغاء كل إجراء تم اتخاذه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للفقرة 4 حال انتهاء السبب الذي دعا إلى اتخاذ هذا الإجراء.
- 6) فيما يتعلق بالفقرة 2، إذا تقرر أن أحد الطرفين المتعاقدين لا يزال في حالة عدم امتثال لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي بعد انقضاء المواعيد النهائية المتفق عليها، فيجب إخطار الأمين العام. ويجب أيضاً إخطار الأخير بالحل المرضي اللاحق للوضع.

## المادة 14

### الأمن الجوي

1) يؤكد الطرفان المتعاقدان تماثيا مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءا لا يتجزأ من هذا الاتفاق. ودون تقييد لمجمل حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا وفقا لأحكام اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971، وبروتوكول قمع أعمال العنف المحظورة بمطارات الطيران المدني الدولي، الموقع بمونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في مونتريال بتاريخ 1 مارس 1991؛ شريطة أن يكون الطرفان المتعاقدان طرفين في هذه الاتفاقيات وكذلك في أي اتفاقيات وبروتوكولات أخرى تتعلق بأمن الطيران المدني يلتزم بها 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، وفقا لأحكام أمن الطيران الموضوع من جانب منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة كملاحق لاتفاقية الطيران المدني الدولي بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية على الطرفين المتعاقدين. كما يتعين على كل طرف متعاقد إلزام مشغلي الطائرات المدرجين بسجلاته أو الذين يتواجد مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليمه، ومشغلي المطارات الموجودة في إقليمه، بالامتثال لأحكام أمن الطيران المذكورة.

4) يوافق كل طرف متعاقد على 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 الملانمة داخل إقليمه، من أجل حماية الطائرات، وضمن تفتيش الركاب، والطاقم، والأمتعة اليدوية، والحقائب والبضائع، ومؤمن الطائرات قبل وأثناء صعود الركاب أو

تحميل البضائع. وعلى كل طرف متعاقد، أن يفحص بروح إيجابية أي طلب من الطرف المتعاقد الآخر قصد اتخاذ إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد خاص.

5) حين يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على طائرة مدنية، أو أي أفعال غير مشروعة أخرى ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وأطقمها وكذلك ضد المطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية، على كل طرف متعاقد أن يساعد الطرف المتعاقد الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملزمة التي تستهدف الإسراع في إنهاء الواقعة أو التهديد بوقوعها بسرعة وأمان.

### المادة 15

#### الأنشطة التجارية

1) وفقاً لقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر، يحق لشركة / شركات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين:

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

ب) منح كل شركة طيران معينة من الطرف المتعاقد الآخر الحق في توظيف موظفيها التقنيين والإداريين والتجاربيين 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 تشتغل 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 بالعملة القابلة للتحويل الخاصة بالدول الأخرى؛

و) تحويل، بناء على طلب، فائض الأرباح المحصل عليها محلياً إلى إقليم شركته ويسمح لشركة الطيران بتحويل الأموال فوراً ودون قيود أو ضرائب وفق أسعار الصرف المعمول بها في المعاملات التجارية والمبلغ المحول بالتاريخ الذي يقوم فيه صاحب

الطلب بتعبئة طلب التحويل. فتجربى هذه التحريلات طبقا لتنظيمات أسعار العملة الصعبة المعمول بها بالنسبة للطرف المتعاقد المعني بالأمر؛ و

ز) دفع النفقات المحلية، بما في ذلك شراء الوقود، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وذلك بالعملة المحلية. كما يحق لشركات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين، إذا رغبت في ذلك، دفع تلك النفقات بإقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة القابلة للتحويل بشكل حر وفق أنظمة العملة المحلية.

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

3) قد يطلب من شركة الطيران التجارية تصنيف أي من اتفاقيات التعاون في التسويق التجاري المقترحة لدى سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين قبل اعتمادها.

4 حين تطرح شركة الطيران التجاري خدمات البيع، ينبغي عليها أن توضح للمشتري تذاكر تلك الخدمات، في نقطة البيع، أي شركة للطيران ستصبح الشركة المضغلة، وأي قطاع من الخدمات ومع أي من شركات للطيران سيدخل المشتري في علاقة تعاقدية.

#### المادة 16

##### الموافقة على برامج الرحلات

1) تقدم شركة الطيران المعنية من كل طرف جداول رحلاتها المرتقبة الى سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر من أجل الموافقة عليها، وذلك ثلاثون (30) يوما على الأقل قبل تشغيل الخدمات المعتمدة. وتقوم بنفس الإجراء بشأن أي تغيير يطلها يطل جدول الرحلات.

2) إذا رغبت شركة الطيران المعنية لأحد الطرفين في تشغيل رحلات إضافية على الخدمات المعتمدة خارجة عن برنامج التشغيل الموافق عليه، تقدم هذه الشركة مسبقا طلبا للترخيص من قبل سلطات طيران الطرف الآخر.

3) في حالة تنسيق المواقيت الزمنية للمطار، تطبق القواعد المتعلقة بهذا التنسيق.

## المادة 17

### التعريفات

1) يسمح الطرفان المتعاقدان بتحديد تعريفات النقل الجوي لكل شركة طيران معينة على أساس الاعتبارات التجارية في السوق. ويقتصر تدخل الطرفان على ما يلي:

أ) تجنب منع التعريفات أو الممارسات التمييزية؛

ب) حماية المستهلكين من التعريفات المرتفعة بشكل غير معقول أو استغلال الوضعية المهيمنة؛ و

ج) حماية شركات الطيران من التعريفات المنخفضة بشكل مصطنع.

2) يمكن لكل طرف متعاقد أن يطلب إخطار سلطات الطيران التابعة له أو تقديم معلومات إليها بشأن التعريفات التي سيتم تخصيصها من وإلى إقليمه بواسطة شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر. قد يكون الإخطار أو التقديم مطلوباً من قبل شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر في موعد لا يتجاوز 30 يوماً قبل تاريخ السريان المقترح. قد يُسمح بإخطار التقديم بإشعار أقل مما هو مطلوب عادةً. إذا سمح أحد الطرفين المتعاقدين لشركة الطيران بتقديم تعرفه خلال مهلة قصيرة، فإن التعريفات تصبح سارية المفعول في التاريخ المقترح لحركة النقل القادمة من إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

3) إذا رأى أحد الطرفين المتعاقدين أن التعريفات التي تقترحها شركة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر للنقل الجوي الدولي بين إقليميه الطرفين المتعاقدين لا تتفق مع الاعتبارات المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة، فعليه الإخطار بذلك في أقرب وقت ممكن للطرف المتعاقد الآخر بأسباب عدم رضاه ويطلب إجراء مشاورات. تتم هذه المشاورات في موعد لا يتجاوز 30 يوماً بعد استلام الطلب ويتعاون الطرفان المتعاقدان للحصول على المعلومات اللازمة لحل معقول للمسألة. إذا توصل الطرفان المتعاقدان إلى اتفاق بشأن التعريفات الذي تم تقديم إشعار بعدم الرضا عنها، فسوف يبذل كل طرف متعاقد قصارى جهده لتنفيذ هذا الاتفاق. وفي غياب مثل هذا الاتفاق المتبادل، ستظل التعريفات الموجودة سابقاً سارية المفعول.

## المادة 18

### رسوم الاستخدام

1) لا ينبغي لأي طرف متعاقد أن يفرض أو يسمح بفرض رسوم استخدام على شركات الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر أعلى من تلك المفروضة على شركات الطيران الوطنية التي تقوم بتشغيل خدمات دولية منتظمة مماثلة.

2) يشجع كل طرف متعاقد إجراء مشاورات بشأن رسوم الاستخدام بين السلطات المختصة وشركات الطيران لاستخدام مرافق وخدمات المطار التي تقدمها هذه السلطات المختصة، في الأماكن التي تسمح بها المنظمات الممثلة للنقل الجوي هذه. يجب تقديم إشعار مسبق معقول لأي تغييرات مقترحة على الرسوم للمستخدمين للسماح لهم بالتعبير عن آرائهم قبل تنفيذ هذه التغييرات. كما يشجع كل طرف متعاقد سلطاته المختصة والمستخدمين على تبادل المعلومات المناسبة فيما يتعلق برسوم الاستخدام.

## المادة 19

### البيانات الإحصائية

1) تُزود سلطات الطيران لأي من الطرفين المتعاقدين سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر، بناءً على طلب هذا الأخير، ببيانات إحصائية دورية أو أي معلومات أخرى قد تكون ضرورية بشكل معقول لأغراض دراسة السعة المقدمة على الخدمات المتفق عليها من قبل وشركات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين.

2) تتضمن هذه البيانات المعلومات المطلوبة لتحديد حجم الحركة التي تنقلها شركة الطيران المعنية على الخدمات المتفق عليها وكذا الوجهة القادمة منها والمتوجهة إليها.

## المادة 20

### تحويل العملات ونقل الإيرادات

1) يمنح كل طرف متعاقد شركة الطيران المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر الحق في تحويل الأموال المكتسبة محلياً، في البلد أو البلدان التي تختارها، دون قيود، وعلى الفور، وبعملة قابلة للتحويل بشكل حر وبمصر الصرف الرسمي.

2) يسمح كل طرف لشركة أو شركات الطيران التابعة للطرف الآخر، عند الطلب، بتحويل ونقل جميع الإيرادات المحلية المتأتية من بيع خدمات النقل الجوي والأنشطة ذات الصلة المرتبطة مباشرة بالنقل الجوي إلى الدولة التي تختارها والتي تتجاوز المبالغ التي يتم إنفاقها محلياً، ويتم

التصريح بهذا التحويل والنقل على وجه المرعة، دون قيود أو تمييز أو ضرائب ذات صلة، بسعر الصرف المطبق في تاريخ طلب التحويل والنقل.

## المادة 21

### البيئة

1) يدعم الطرفان ضرورة حماية البيئة من خلال تعزيز التنمية المستدامة للطيران. يتفق الطرفان، فيما يتعلق بالعمليات بين إقليميهما، على الالتزام بالمعايير والممارسات التي أوصت بها منظمة الطيران المدني الدولي في الملحق 16 ومع سياسة منظمة الطيران المدني الدولي وتوجيهاتها الحالية بشأن حماية البيئة.

2) علاوة على ذلك، فإنهما يشجعان المبادرات العالمية المتأصلة في الحفاظ على التنوع البيولوجي وحمايته، والمخاوف المتعلقة بالتأثير على البيئة والنظم البيئية والتنمية المستدامة للطيران التجاري.

## المادة 22

### المشاورات

1) تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين بروح من التعاون الوثيق، بالتشاور فيما بينها بشكل دوري بهدف ضمان تنفيذ وتطبيق أحكام هذا الاتفاق وملحقه بصورة مرضية. كما تقوم بالتشاور فيما بينها إن اقتضى الحال لتعديل هذا الاتفاق أو ملحقه.

2) يمكن لكل من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات قد تتكون من مقابلات أو تبادل للمراسلات. وستبدأ هذه الإجراءات خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ الطلب، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

3) يتم أي تعديل لهذا الاتفاق أو ملحقه عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية ويدخل التعديل حيز التنفيذ اعتباراً من تاريخ الإخطار بتبادل هذه المذكرات.

## المادة 23

### تسوية الخلافات

1) إذا نشأ خلاف يتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق بين الطرفين المتعاقدين، يجب عليهما أولاً أن يسعيا لتسويته عن طريق المفاوضات المباشرة.

1) إذا لم يتمكن الطرفان المتعاقدان من التوصل إلى تسوية من خلال المفاوضات المباشرة، فيمكن لهما عرض الخلاف على قرار شخص أو هيئة مختصة أو دولة ثالثة.

2) إذا لم يتم التوصل إلى تسوية بالطرق المشار إليها أعلاه، يعرض الخلاف بطلب من أحد الطرفين المتعاقدين على محكمة (يشار إليها فيما يلي باسم "هيئة التحكيم") مكونة من ثلاثة حكام. سيقوم كل من الطرفين المتعاقدين بتعيين حكم؛ وسيقوم هذان الحكمان بتعيين حكم ثالث.

3) يعين كل من الطرفين المتعاقدين حكما في أجل ستين (60) يوما من تاريخ استلام الإشعار بطلب عرض الخلاف على هيئة تحكيم من الطرف المتعاقد الآخر وذلك بالقتاة الدبلوماسية، ويتوجب تعيين الحكم الثالث في غضون ستين (60) يوما إضافية. إذا لم يعين أحد الطرفين المتعاقدين الحكم خلال المدة المحددة أو إذا لم يتم تعيين الحكم الثالث خلال المدة المحددة، يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين حكم أو حكام بحسب ما تقتضيه الحالة.

4) الحكم الثالث المعين بموجب الفقرة 3، وكذلك الحكم المعين بموجب الفقرة 4، إذا كان هناك عدة حكام معينين بموجب الفقرة الأخيرة، فسيكون أحدهم على الأقل مواطناً لدولة ثالثة وسيعمل كرئيس لهيئة التحكيم.

5) تضع هيئة التحكيم نظامها الداخلي.

6) مع مراعاة القرار النهائي لهيئة التحكيم، فإن الطرفين المتعاقدين يتحملان بالتساوي المصاريف الأولية المتعلقة بالتحكيم.

7) يمثل الطرفان المتعاقدان لأي قرار مؤقت أو قرار نهائي لهيئة التحكيم.

8) إذا لم يمثل أحد الطرفين المتعاقدين لقرار هيئة التحكيم الصادر بموجب هذه المادة، يمكن 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 الذي لم يمثل.

#### المادة 24

##### الاتفاقات متعددة الأطراف

إذا صار الطرفان، بعد دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، ملزمين باتفاق متعدد الأطراف يتناول المسائل التي يحكمها هذا الاتفاق، فإن أحكام الاتفاق متعدد الأطراف هي التي تسود. ويمكن

للطرفين إجراء مشاورات وفقاً للمادتين 22 (المشاورات) و26 (التعديلات) من هذا الاتفاق بهدف تحديد مدى تأثير هذا

الاتفاق بأحكام هذا الاتفاق متعدد الأطراف وما إذا كان من المناسب إجراء أي مراجعة للاتفاق مع مراعاة الاتفاق متعدد الأطراف.

#### المادة 25

##### التعديلات

1) إذا رغب أي من الطرفين في تعديل أي حكم من أحكام هذا الاتفاق، تتم الموافقة على هذا التعديل وفقاً لأحكام المادة 23 (المشاورات). ويدخل التعديل حيز التنفيذ في التاريخ الذي يحدده الطرفان، بعد التأكيد عبر القنوات الدبلوماسية من استكمال الإجراءات الداخلية اللازمة من كل طرف.

2) على الرغم من أحكام الفقرة 1 أعلاه، يمكن الاتفاق بشأن التعديلات مباشرة بين سلطات الطيران للطرفين ويتم تطبيقها اعتباراً من يوم الاتفاق عليها.

#### المادة 26

##### إنهاء الاتفاق

1) يظل هذا الاتفاق ساري المفعول لمدة غير محددة، مع مراعاة أحكام الفقرة (2) أدناه.

2) يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت إخطار الطرف المتعاقد الآخر بقراره بإنهاء الاتفاق. ويتم إرسال هذا الإخطار في نفس الوقت إلى الاتحاد الأفريقي (AU) ومنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO). في هذه الحالة، ينتهي العمل بالاتفاق بعد اثني عشر (12) شهراً من تاريخ استلام الإشعار من قبل الطرف المتعاقد الآخر، ما لم يتم سحب إخطار الإنهاء بالاتفاق قبل انتهاء هذه الفترة. وإذا لم يتوصل الطرف المتعاقد الآخر بإخطار الاستلام فيعتبر أن الإخطار قد تم تسلمه بعد مضي أربعة (14) عشر يوماً من تاريخ تسلم الاتحاد الأفريقي (AU) ومنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) للإخطار.

#### المادة 27

##### التسجيل لدى المنظمة الدولية للطيران المدني

سيتم تسجيل هذا الاتفاق وتعديلاتها اللاحقة لدى منظمة الطيران المدني الدولي من قبل الدولة التي تم توقيع الاتفاق فيها.

## المادة 28

### دخول حيز التنفيذ

يدخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ مؤقتاً من تاريخ توقيعه وبشكل نهائي من تاريخ تبادل وثائق المصادقة عليه أو عند تبادل المذكرات بين الطرفين المتعاقدين عبر القنوات الدبلوماسية، تؤكد احترام الشروط الدستورية في بلديهما على التوالي.

ويدخوله حيز التنفيذ، يلغي هذا الاتفاق ويحل محل الاتفاق المتعلق بالخدمات الجوية بين حكومة جمهورية كوت ديفوار وحكومة المملكة المغربية الموقع في 19 مارس 2013.

وإثباتاً لذلك، قام الموقعان أدناه، المخول لهما بذلك من قبل حكومتيهما على التوالي بالتوقيع على هذا الاتفاق في التاريخ المحدد.

حرر بمدينة العيون بتاريخ 17 يناير 2025 في نسختين (2) أصليتين باللغتين العربية والفرنسية. وفي حالة وجود تعارض، يرجح النص باللغة الفرنسية.

عن  
حكومة جمهورية كوت ديفوار

عن  
حكومة المملكة المغربية

ليون كاكوا دوم  
وزير الخارجية والتكامل الإفريقي والإيفواريين  
في الخارج

ناصر بوريطة  
وزير الشؤون الخارجية والتعاون الإفريقي  
والمغاربية والمهيمين بالخارج

\*  
\*

المرفق الأول  
جدول الطرق

أ. الطرق التي يتم تشغيلها من قبل شركات الطيران المعينة للمملكة المغربية

نقطة الانطلاق	نقط وسطية	نقط داخلية	نقط ما وراء
أي نقطة (أو نقط) في المغرب	أي نقطة (أو نقط) أفريقية.	أي نقطة (أو نقط) في ...	أي نقطة (أو نقط) أفريقية.

ب. الطرق التي سيتم تشغيلها من قبل شركة (شركات) الطيران المعينة للتابعة لجمهورية كوت ديفوار

نقطة الانطلاق	نقط وسطية	نقط داخلية	نقط ما وراء
أي نقطة (نقاط) في ...	أي نقطة (نقاط) أفريقية	أي نقطة (نقاط) في المغرب	أي نقطة (نقاط) أفريقية

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

ملاحظة 2 : يمكن لشركات الطيران المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين ممارسة حقوق الحرية الخامسة بدون قيود في النقاط الأفريقية الداخلية وفقًا لقرار ياموسوكرو.

**نسخة مطابقة لأصل النص**  
**كما وافق عليه مجلس النواب**