



مشروع قانون رقم 25.22
يوافق بموجبه على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية
بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية الفلبين،
الموقع بالرباط في 17 مارس 2022

(كما وافق عليه مجلس النواب في 21 نونبر 2022)

نسخة مطابقة لأصل النص
كما وافق عليه مجلس النواب

راشيد الطالب العلوي
رئيس مجلس النواب
راشيد الطالب العلوي
رئيس مجلس النواب

مشروع قانون رقم 25.22
يوافق بموجبه على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية
بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية الفلبين،
الموقع بالرباط في 17 مارس 2022

مادة فريدة

يوافق على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية الفلبين،
الموقع بالرباط في 17 مارس 2022.

*
*

اتفاق بشأن الخدمات الجوية
بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية الفلبين

إن حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية الفلبين، المشار إليهما فيما بعد بـ "الطرفين المتعاقدين"؛

ورغبة منهما في تعزيز نظام طيران دولي يقوم على المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي.

ورغبة منهما في تيسير تطور الخدمات الجوية الدولية من خلال تطوير النقل الجوي الدولي من خلال وضع شبكات النقل الجوي القادرة على تقديم الخدمات الجوية لتلبية احتياجات المسافرين والشاحنين.

ورغبة منهما في تمكين شركات الطيران من تقديم أسفار وخدمات عامة بأسعار تنافسية للمسافر والشحن في الأسواق المفتوحة؛

ورغبة منهما في ضمان أعلى درجات السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي، ولإعادة التأكيد على قلقهما البالغ بشأن ما يقع من أعمال أو تهديدات ضد أمن 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 طرفين في اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتحت باب التوقيع عليها في مدينة شيكاغو في اليوم السابع من شهر دجنبر عام 1944،

اتفقتا على ما يلي:

المادة 1: تعاريف

لأغراض هذا الاتفاق، ما لم يتم التنصيص على خلاف ذلك:

- أ. يعني لفظ "اتفاقية" اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944، بما في ذلك أي ملحق معتمد بموجب المادة 90 من تلك الاتفاقية، وكذا كل تعديل يتعلق بالاتفاقية أو محقاته المعتمدة بموجب المادتين 90 و 94 من الاتفاقية، بقدر ما تكون هذه الملحقات والتعديلات سارية المفعول لكلا الطرفين؛
 - ب. يعني لفظ "اتفاق" هذا الاتفاق وملحقاته وكذا كل تعديل يجرى على أي منهما؛
 - ج. تعني عبارة "سلطات الطيران":
 - 1- بالنسبة لحكومة المملكة المغربية، الوزارة المكلفة بالطيران المدني؛ و
 - 2- بالنسبة لجمهورية الفلبين، مجلس الطيران المدني؛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 للملحق هذا الاتفاق؛
 - هـ. "الخدمة الجوية" و"الخدمة الجوية الدولية"، و"مؤسسة النقل الجوي" و"الهبوط لأغراض غير تجارية" تفيد هذه المصطلحات نفس المعاني التي حددت في المادة 96 من الاتفاقية؛
 - و. تعني عبارة "مؤسسة النقل الجوي المعنية" مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي تم تعيينها من قبل طرف متعاقد ورخص لها من قبل الطرف المتعاقد الآخر طبقاً للمادة 3 من هذا الاتفاق؛
 - ز. "تجهيزات الطائرة" و"مؤن الطائرة" و"قطع الغيار" تفيد هذه المصطلحات نفس المعاني التي حددت في الملحق 9 للاتفاقية؛
 - ح. تعني عبارة "الطرق المحددة" الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق؛
 - ط. يعني لفظ "التعريف" الأسعار المخصصة لنقل المسافرين والبضائع والسلع وشروط تطبيقها بما في ذلك الأثمنة، والعمولات والشروط المرتبطة بالوكالات أو خدمات أخرى باستثناء الأجور وشروط نقل البريد؛
 - ي. تعني كلمة "إقليم":
 - بالنسبة للمغرب: المناطق البرية والمياه الداخلية والمياه الإقليمية المتاخمة لها والتي تخضع لسيادة المغرب.
 - بالنسبة للفلبين: المعنى المحدد لها في المادة 2 من الاتفاقية والقانون الدولي.
 - ك. "رسوم الاستعمال" تعني الرسوم التي تفرضها السلطات المختصة على مؤسسات النقل الجوي، أو تسمح لها بفرضها، عند استعمال منشآت وتجهيزات المطار وتجهيزات الملاحة الجوية، أو تجهيزات أو خدمات أمن الطيران، بما في ذلك الخدمات والتجهيزات الخاصة بالطائرات وأطقمها والركاب والبضائع؛
- وقصد تجنب الشك، تشمل جميع الإشارات إلى صيغة المفرد صيغة الجمع، وأن تشمل جميع الإشارات إلى صيغة الجمع صيغة المفرد.

المادة 2: منح حقوق النقل

- 1- يمنح كل طرف متعاقد للطرف المتعاقد الآخر الحقوق المنصوص عليها في هذا الاتفاق من أجل تشغيل الخدمات الجوية الدولية على الطرق المحددة.
- 2- مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف متعاقد، خلال تشغيل الخدمات الجوية الدولية، بالحقوق التالية:

- أ. حق عبور إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون الهبوط فيه؛
- ب. حق الهبوط لأغراض غير تجارية في الإقليم المذكور؛
- ج. حق الهبوط في الإقليم المذكور عند استغلال الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق وذلك لغرض حركة جوية دولية لإنزال وإركاب الركاب والبضائع والبريد المنقولين بطريقة منفصلة أو مجتمعة بمقابل.
- د. أي حقوق أخرى محددة في هذا الاتفاق.

3- تتمتع مؤسسات النقل الجوي التابعة لكل 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 يخضع لها تشغيل خدمات النقل الجوي الدولية، وذلك من قبل الطرف المتعاقد الذي يدرس الطلب.

4- ليس في أحكام هذه المادة ما يخول لمؤسسة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين حق نقل ركاب وامتعة 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. يجب أن تتبع هذه التعيينات إلى الطرف المتعاقد الآخر، كتابة، عن طريق القنوات الدبلوماسية ويجب أن تحدد ما 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 الأجل المسطرية وذلك شريطة:
 - أ. أن تكون الأغلبية من الملكية والمراقبة الفعلية للمؤسسة بيد الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة أو بيد رعايا هذا الطرف المتعاقد أو بيدهما معا؛
 - ب. أن تكون المؤسسة المعينة حاصلة على شهادة مشغل جوي أو أي وثيقة معادلة صالحة طبقاً للقوانين والأنظمة سارية 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) 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 أو فرض شروط على رخص التشغيل الممنوحة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد 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 معا؛

نسخة مطابقة لأصل النص
كما وافق عليه مجلس النواب

- ب. لم تكن المؤسسة المعنية حاصلة على رخصة للتشغيل أو أي وثيقة مماثلة صالحة طبقاً للأنظمة مارية 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 المعنية للقوانين والأنظمة التي تطبق عادة عند تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي يفحص الطلب أو الطلبات؛
- هـ. فشلت المؤسسة المعنية في تطبيق المقتضيات المنصوص عليها في المادة 12 (السلامة الجوية) و13 (أمن الطيران) من هذا الاتفاق.

2- ما لم يكن من الضروري اتخاذ إجراءات فورية لتفادي حدوث مخالفات جديدة لمقتضيات الفقرتين الفرعيتين (ج) و (د) من الفقرة 1 من هذه المادة، فلا يمكن ممارسة الحقوق الممنوحة بموجب هذه المادة إلا بعد إجراء مشاورات مع سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي طبقاً للمقتضيات المذكورة بالمادة 22 (مشاورات وتعديلات) من هذا الاتفاق.

المادة 5: المنافسة العادلة وتشغيل الخدمات الجوية

- 1- يجب على كل طرف متعاقد أن يوفر لجميع مؤسسات النقل الجوي المعنية من كلا الطرفين المتعاقدين فرصاً عادلة ومتكافئة للمنافسة في تشغيل الخدمات الجوية الدولية التي ينظمها هذا الاتفاق.
- 2- يسمح كل طرف متعاقد لكل مؤسسة (مؤسسات) نقل جوي معيّنة بتحديد عدد الرحلات وسعة الخدمة الجوية الدولية التي تقدمها بناءً على الاعتبارات التجارية للسوق؛
- 3- طبقاً لهذا الحق، لا يحد أي طرف متعاقد، بصفة انفرادية، من حجم حركة النقل الجوي أو عدد الرحلات أو انتظام الخدمة أو نوع أو أنواع الطائرات التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر، باستثناء ما قد يكون مطلوباً للجمارك، أو لأسباب تقنية، أو تشغيلية أو بيئية، طبقاً لمقتضيات المادة 15 من الاتفاقية.
- 4- تطبق قوانين المنافسة للطرفين المتعاقدين، كما قد يتم تعديلها من وقت لآخر، على تشغيل مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية في نطاق ولايتها القضائية.
- 5- يتخذ الطرفان المتعاقدان بموجب قوانينهما الإجراءات المناسبة للقضاء على جميع أشكال التمييز والممارسات التنافسية غير العادلة، بما في ذلك التسعيرات الجائرة، عند ممارسة الحقوق المنصوص عليها في هذا الاتفاق.

المادة 6: تطبيق القوانين والأنظمة

- 1 - تسري قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول طائرة تابعة لمؤسسات نقل جوي معيّنة من قبله تعمل في الملاحة الجوية الدولية إلى إقليمه أو الطيران فوقه أو مغادرته، أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات أو ملاحقتها أثناء تواجدها داخل إقليمه، على طائرات مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر عند دخول أو مغادرة أو أثناء تواجدها داخل إقليم الطرف المتعاقد الأول.
- 2- تسري قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بالدخول إلى إقليمه والإقامة به ومغادرته وعبوره فيما يخص المسافرين والطاقم والأمتعة والبضائع والبريد، كذلك المتعلقة بالدخول والمغادرة والهجرة والجوازات وكذا الإجراءات الجمركية والصحية، على الركاب والأمتعة والأطقم والبضائع والبريد المنقولة بواسطة طائرات مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند دخول إقليم الطرف المتعاقد الأول أو مغادرته أو أثناء تواجده فيه.

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

المادة 7: العبور المباشر

يخضع المسافرون والأمتعة والبضائع في حالة العبور المباشر من إقليم أحد الطرفين المتعاقدين، دون مغادرة مجال المطار المخصص لهذا الغرض، لمراقبة بسيطة. يخضع المسافرون والأمتعة والبضائع في حالة العبور المباشر من إقليم أي من الطرفين المتعاقدين وعدم مغادرة مجال المطار المخصص لهذا الغرض لمزيد من الفحص لأسباب تتعلق بأمن الطيران أو مكافحة المخدرات أو منع الدخول غير القانوني أو لظروف خاصة.

المادة 8: رسوم الاستعمال

1- لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يفرض أو يسمح بفرض رسوم استعمال على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر أعلى من تلك المفروضة على مؤسسات النقل الجوي التابعة له التي تشغل خدمات جوية دولية مماثلة.

2- يقوم كل طرف متعاقد بتشجيع المشاورات حول رسوم الاستعمال بين السلطات المختصة التي تفرض الرسوم ومؤسسات النقل الجوي المستعملة للخدمات والمنشآت التي توفرها تلك السلطات، كلما تطلب الأمر ذلك، عن طريق المنظمات الممثلة لتلك المؤسسات. ويجب أن يزود هؤلاء المستعملين، بإشعار معقول، بكل مشروع تغيير للرسوم وذلك قصد تمكينهم من إبداء رأيهم قبل تطبيق هذه التغييرات. كما يقوم كل طرف متعاقد بتشجيع السلطات المختصة ومؤسسات النقل الجوي على تبادل المعلومات المتعلقة برسوم الاستعمال.

المادة 9: التعريفات

1- تجدد مؤسسات النقل الجوي المعنية بكل حرية تعريفاتها وتسعى إلى تطبيق تعريفات معقولة، مع إيلاء الاعتبار لجميع العوامل ذات الصلة، ولا سيما مصلحة الزبناء، وتكلفة التشغيل ومميزات الخدمات ونسبة العمولة والأرباح المعقولة وجميع الاعتبارات التجارية الأخرى للسوق.

2- لا يكون أي من الطرفين المتعاقدين ملزماً بإيداع التعريفات المفروضة من قبل مؤسسات النقل الجوي أو الموافقة عليها، ما لم يكن هذا متطلباً بموجب القوانين والأنظمة الوطنية لأي من الطرفين المتعاقدين.

3- بغض النظر عن الفقرة 1 من هذه المادة، يجوز لأي طرف متعاقد أن يطلب معلومات عن التعريفات المقترحة من قبل مؤسسات النقل الجوي الخاصة به، أو مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر للنقل إلى أو من إقليمه.

4- دون حصر تطبيق قانون المنافسة العادلة وقانون المستهلك لدى كل طرف متعاقد، يمكن أن يبادر أي من الطرفين المتعاقدين بطلب المشاورات وفقاً للأحكام المنصوص عليها في المادة 22 (المشاورات والتعديلات) من هذا الاتفاق وذلك قصد:

(أ) تجنب التعريفات أو الممارسات التمييزية غير المعقولة؛

(ب) حماية المستهلكين من التعريفات غير المعقولة أو المقيدة بشكل غير معقول إما بسبب إساءة استغلال وضع مهيمن أو بسبب الممارسات المتوافق بشأنها بين الناقلات الجوية، و

(ج) حماية مؤسسات النقل الجوي من التعريفات المنخفضة بشكل غير طبيعي بسبب الإعانات أو الدعم الحكومي المباشر أو غير المباشر.

المادة 10: تبادل المعلومات

تزود سلطات الطيران لكل طرف متعاقد سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر، بناء على طلب من هذه الأخيرة، بالمعلومات المتعلقة بحركة النقل المنجزة على الخدمات المعتمدة من قبل مؤسسة

(مؤسسات) النقل الجوي المعنية. يجب أن تتضمن هذه المعلومات الإحصائيات والمعلومات الأخرى الضرورية لتحديد حجم الحركة المنجزة من طرف مؤسسات النقل الجوي تلك 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 طبقا لقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر وسارية المفعول، بهدف تشغيل الطرق الجوية المحددة، شريطة أن تكون الالتزامات التي يتم تسليم تلك الشهادات والرخص أو المصادقة عليها بموجبها مساوية أو أعلى من الحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية.
- 2- غير أنه يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في رفض الاعتراف بصلاحية شهادات الأهلية والتراخيص الممنوحة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر، 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 ثلاثين (30) يوما 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 من هذه المادة، بحيث تفي بالحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية، فإن الطرف المتعاقد الأول يبلغ للطرف المتعاقد الآخر بذلك الاستنتاجات وبالخطوات التي تعتبر ضرورية لاحترام المعايير الدنيا التي تم وضعها في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية، ويجب على الطرف المتعاقد الآخر عندئذ أن يتخذ الإجراءات التصحيحية الملزمة اللازمة. ويكون عدم اتخاذ الطرف المتعاقد الآخر الإجراءات اللازمة في غضون 15 يوما أو في مدة أطول كما اتفق عليه، سببا لتطبيق الفقرة الفرعية (هـ) من الفقرة 1 من المادة 4 (سحب أو إلغاء أو تعليق أو حد رخص التشغيل) من هذا الاتفاق.
- 3- طبقا للمادة 16 من الاتفاقية، من المتفق عليه أيضا أنه يجوز أن تخضع أي طائرة تقوم بتشغيلها مؤسسة للطيران تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أو يتم استئجارها، على خدمات من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، عند تواجدها على إقليم الطرف المتعاقد الآخر، لتفتيش من جانب المنوبين المرخص لهم من الطرف المتعاقد الآخر، على متن الطائرة وحولها للتأكد من صلاحية وثائق الطائرة ووثائق طاقمها وكذا من حالة الطائرة وتجهيزاتها ظاهريا (المشار إليها في هذه المادة بـ "عملية التفتيش") شريطة ألا يتسبب ذلك في تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة.
- 4- إذا أفضت عملية أو عمليات التفتيش إلى ما يلي:
 - أ. قلق بالغ بشأن عدم احترام طائرة أو تشغيلها للحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية؛ أو
 - ب. قلق بالغ بشأن الاعتماد والتطبيق الفعليين لمعايير السلامة التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية؛فيحق للطرف المتعاقد الذي أجرى عملية التفتيش لأغراض المادة 33 من الاتفاقية أن يستنتج أن الالتزامات التي بموجبها تم تسليم شهادات صلاحية الطائرة للطيران وشهادات الأهلية لأفراد طاقم الطائرة أو المصادقة عليها أو أن الالتزامات التي بموجبها يتم تشغيل الطائرة تسوي 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، فيحق للطرف المتعاقد الآخر أن يستنتج وجود قلق بالغ من الحالات المذكورة في الفقرة 4 من هذه المادة ويتوصل إلى الخلاصات المذكورة في تلك الفقرة.
- 6- يحتفظ 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، أن 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 والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع بشكل جزئي لا يتجزأ من هذا الاتفاق. ودون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يتعين على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا على وجه الخصوص وفقاً لأحكام اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963؛ اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970؛ اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971، والبروتوكول التكميلي لقمع أعمال العنف المحظورة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في 24 فبراير 1988؛ واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في مونتريال في 1 مارس 1991، وأي اتفاقية وبروتوكولات أخرى تتعلق بأمن الطيران المدني ينضم إليها الطرفان المتعاقدان.
- 2- يقدم الطرفان المتعاقدان، عند الطلب، كل المساعدة العملية لبعضهما البعض لمنع أعمال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغيرها من الأفعال غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات وتجهيزات الملاحة الجوية ومنع أي أعمال أخرى تهدد أمن الطيران المدني.
- 3- يتصرف الطرفان، في علاقتهما المتبادلة، وفقاً لأحكام أمن الطيران التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة كملاحق للاتفاقية بقدر ما تكون فيه هذه الأحكام الأمنية قابلة للتطبيق على الطرفين المتعاقدين. كما يتعين على كل طرف متعاقد إلزام مشغلي الطائرات المدرجين بسجلاته، أو مشغلي الطائرات الذين يتواجد مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الدائمة في إقليمه، ومشغلي المطارات في إقليمه، بالامتثال لأحكام أمن الطيران هذه.
- 4- يوافق كل طرف متعاقد على وجوب إلزام مشغلي الطائرات بالامتثال لأحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة 3 من هذه المادة والتي يشترطها الطرف الآخر للدخول إلى إقليمه أو مغادرته أو أثناء التواجد فيه. يتعين على كل طرف متعاقد أن يضمن تطبيق التدابير الملزمة بشكل فعال داخل إقليمه لحماية الطائرة وتفتيش الركاب والطاقم والأمتعة اليدوية والحقائب والبضائع ومخازن الطائرات قبل وأثناء صعود الركاب أو تحميل البضائع. ويتعين على كل طرف أن ينظر بعين العطف إلى أي طلب من الطرف الآخر قصد اتخاذ تدابير أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين.

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، يتعين على كل طرف متعاقد أن يساعد الطرف المتعاقد الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملازمة التي تستهدف الإسراع في إنهاء الواقعة أو التهديد بوقوعها بسرعة وأمان.

6- عندما يكون لدى أحد الطرفين المتعاقدين دوافع معقولة للاعتقاد بأن الطرف الآخر لم يحترم أحكام أمن الطيران الواردة في هذه المادة، فإنه يجوز لذلك الطرف المتعاقد أن يطلب إجراء مشاورات فورية مع الطرف المتعاقد الآخر.

7- دون المساس بالمادة 4 (سحب أو إلغاء أو تعليق أو حد رخص التشغيل) من هذا الاتفاق، فإن عدم التوصل إلى اتفاق مرضٍ في غضون خمسة عشر (15) يوماً من تاريخ بدء المشاورات يشكل سبباً لسحب أو إلغاء أو تعليق أو الحد من أو فرض شروط على رخص التشغيل الخاصة بالانقالات الجوية للطرف المتعاقد الآخر.

8- عند وقوع تهديد فوري واستثنائي، يجوز 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: الإعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

1- طبقاً للقوانين والأنظمة الوطنية تُعفى الطائرات التي يتم تشغيلها على الخدمات المعتمدة من طرف مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين، وكذلك أدواتها ومعداتنا العادية وقطع غيارها وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم ومخازن الطائرات (بما في ذلك الأغذية والمشروبات والتبغ) المنقولة على متن هذه الطائرات، من جميع الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم والضرائب الأخرى المماثلة عند وصولها إلى إقليم الطرف الآخر، شريطة أن تظل هذه المعدات والإمدادات والمخازن على متن الطائرة حتى وقت إعادة تصديرها أو استخدامها أثناء جزء الرحلة التي يتم إجراؤها فوق تلك المنطقة.

2- مع مراعاة الفقرة 3 من هذه المادة، يُعفى أيضاً من جميع الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم والضرائب الأخرى المماثلة، باستثناء الضرائب المتعلقة بالخدمات المقدمة، كل من:

أ- مخازن الطائرات التي تم شحنها في إقليم طرف متعاقد، وذلك في الحدود التي عينتها سلطات الطيران في ذلك الطرف المتعاقد، والموجهة للاستعمال على متن الطائرات المغادرة المشغلة في خدمات معتمدة من الطرف المتعاقد الآخر؛

ب- الأدوات وقطع الغيار التي يتم إدخالها إلى إقليم أي من الطرفين المتعاقدين لصيانة أو إصلاح الطائرات المستعملة لأجل الخدمات المعتمدة من قبل مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من لدن الطرف المتعاقد الآخر؛

ج- الوقود وزيوت التشحيم، والإمدادات التقنية الاستهلاكية المخصصة لتأمين الطائرات المشغلة في الخدمات المعتمدة من قبل مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة للطرف المتعاقد الآخر عند الوصول/ العبور/ المغادرة، حتى ولو تم استخدام هذه الإمدادات أثناء جزء من الرحلة التي تم إجراؤها فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي تزودت منه الطائرة.

3. يمكن أن تخضع المواد والإمدادات المشار إليها في الفقرات الفرعية (أ) و (ب) و (ج) من الفقرة 2 من هذه المادة، للحراسة أو المراقبة الجمركية للطرفين المتعاقدين.
4. تعفى الأمتعة والبضائع العابرة مباشرة من الرسوم الجمركية وغيرها من الضرائب المماثلة شريطة أن تكون خاضعة لحراسة أو مراقبة الجمارك.
5. لا يجوز تفريغ المعدات العادية للطائرات، وكذا المواد والإمدادات المحتفظ بها على متن طائرة تابعة لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، إلا بعد موافقة سلطات الجمارك في ذلك الطرف المتعاقد الآخر. ويمكن لسلطات الجمارك هذه أن تفرض وضع هذه المعدات والمواد والإمدادات تحت مراقبتها إلى حين إعادة تصديرها أو الاتفاق بشأنها على خلاف ذلك وفقاً للقوانين والأنظمة الجمركية.

المادة 15: الأنشطة التجارية

- 1- وفقاً للقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر، يُمنح 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 للتجهيزات المكتبية، والتجهيزات الأخرى والمستلزمات الترويجية الضرورية لتسيير خدماتها الجوية الدولية؛
 - ب. توظيف موظفين تقنيين وإداريين وتجاريين من جنسيتها وفق القوانين والأنظمة الجاري بها العمل في الدولة التي سيشتغل بها هؤلاء الموظفون؛
 - ج. الاستعانة بخدمات وموظفي أي منظمة أو شركة أو مؤسسة نقل جوي تشتغل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر؛
 - د. إحداث مكاتب بإقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض تدبير الخدمات الجوية وترويجها وبيعها؛
 - هـ. بيع الخدمات الجوية الدولية والمنتجات المتعلقة بها وتسويقها بإقليم الطرف المتعاقد الآخر، إما مباشرة أو بواسطة وكلائها أو وسطاء آخرين إذا رغبت في ذلك، ويتعين أن يجري هذا البيع بالعملة المحلية أو بالعملة القابلة للتحويل بشكل حر الخاصة بالدول الأخرى؛
 - و. تحويل، بناء على طلب، فائض الأرباح المحصل عليها محلياً إلى إقليم مؤسسته. ويسمح لمؤسسة النقل الجوي بحق تحويل 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. وتجرى هذه التحويلات طبقاً لتنظيمات أسعار العملة الصعبة المعمول بها بالنسبة للطرف المتعاقد المعني بالأمر؛
 - ز. 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 بالعملة القابلة للتحويل بشكل حر وفق أنظمة العملة المحلية.
- 2- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد إبرام ترتيبات تعاون للتسويق التجاري تخضع للقوانين والأنظمة والسياسات الوطنية، مثل الترتيبات المتعلقة بالسعة المحجوزة أو بمشاركة الرموز أو ترتيبات التأجير مع مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أو مؤسسات نقل جوي تابعة لطرف ثالث محصورة في الحريتين الثالثة والرابعة، شريطة أن تتوفر هذه المؤسسات على رخص التشغيل المناسب بالاستقلال.

- 3- تتمتع مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المشاركة في ترتيبات التعاون للتسويق التجاري بحقوق النقل الجوي الأساسية بما في ذلك حقوق الطرق الجوية وحقوق السعة وتفي بالمتطلبات المطبقة عادة على مثل هذه الترتيبات.
- 4- تتمتع كل الناقلات التسويقية التي تشارك في ترتيبات التعاون للتسويق التجاري بحقوق الطرق الجوية الأساسية وتفي بالمتطلبات المطبقة عادة على مثل هذه الترتيبات.
- 5- بالنسبة لمشاركة الرمز مع مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية من قبل دولة ثالثة، يجب أن تتضمن اتفاقات الخدمات الجوية للطرفين المتعاقدين مع الدولة الثالثة المعنية مقتضى يسمح بمشاركة الرمز مع البلد الثالث.
- 6- قد يُطلب من مؤسسة النقل الجوي التسويقي إيداع أي ترتيبات تعاون للتسويق التجاري مقترحة لدى سلطات الطيران لكل طرف متعاقد قبل اعتمادها.
- 7- عندما تطرح مؤسسة النقل الجوي التسويقية خدمات للبيع، ينبغي عليها أن توضح لمشتري تذاكر هذه الخدمات، في نقطة البيع، أي مؤسسة للنقل الجوي ستصبح المؤسسة المشغلة في كل قطاع من قطاعات الخدمات، ومع أي مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي سيدخل المشتري في علاقة تعاقدية.

المادة 16: تأجير الطائرة

1. يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين منع استخدام الطائرات المستأجرة للخدمات بموجب هذا الاتفاق التي لا تتوافق مع المادة 12 (السلامة الجوية) والمادة 13 (أمن الطيران) من هذا الاتفاق.
2. مع مراعاة الفقرة 1 من هذه المادة، يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعنية من كل طرف متعاقد تشغيل الخدمات بموجب هذا الاتفاق باستخدام الطائرات (أو الطائرات والطاقم) المستأجرة من أي شركة، بما في ذلك مؤسسات نقل جوي أخرى، شريطة أن تستوفي ترتيبات التأجير المبرمة الشروط التالية:
 - أ. لا تعادل هذه الترتيبات منح مؤسسة نقل جوي مؤجرة لدولة أخرى حقوق مرور لا تملكها؛
 - ب. خلال فترة التأجير، لن يتم ربط الخدمات المعتمدة التي تشغلها مؤسسة النقل الجوي المستأجرة عند استخدام الطائرة المستأجرة وذلك لتوفير الخدمات من خلال نفس الطائرة من أو إلى الخدمات المشغلة من قبل مؤسسة النقل الجوي المؤجرة على طرقها الخاصة؛
 3. تخضع ترتيبات التأجير المقترحة لموافقة سلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين. يجب على مؤسسات النقل الجوي التي تقترح استخدام الطائرات المستأجرة أن تخطر سلطات الطيران لكل طرف متعاقد في أقرب وقت ممكن بالشروط المقترحة لهذه الترتيبات.

المادة 17: تغيير الطائرات

- يجوز لمؤسسة نقل جوي معينة في أي جزء دولي أو أجزاء من الطرق المحددة، أن تغير الطائرات المشغلة في أي نقطة أو نقاط من الطريق؛ شريطة أن تكون حركة النقل المنجزة من قبل الطائرة القادمة من نقطة التغيير لا تفوق حركة النقل المنجزة من قبل الطائرات المتوجهة إلى نقطة التغيير، وشريطة أن يكون النقل إلى ما وراء هذه النقطة استمراراً للنقل من إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي، وفي الاتجاه المعاكس يعد النقل إلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي استمراراً للنقل انطلاقاً مما وراء هذه النقطة.

المادة 18: المناولة الأرضية

- 1- مع مراعاة أحكام السلامة المعمول بها، بما في ذلك معايير منظمة الطيران المدني الدولي والممارسات الموصى بها (SARPs) الواردة في الملحق 6، ووفقاً للقوانين والأنظمة المحلية،

يُرخص كل طرف لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي التابعة للطرف الآخر، بناءً على اختبار كل مؤسسة، بما يلي:

- أ) أداء خدمات المناولة الأرضية الخاصة بها؛
 - ب) الانضمام مع مؤسسات أخرى في تشكيل كيان يقدم الخدمات؛ و / أو
 - ج) الاختيار من بين مقدمي الخدمة المتنافسين.
2. يُسمح لنقل جوي بالاختيار بحرية من بين البدائل المتاحة والجمع بين خياراته أو تغييرها، إلا إذا تضح جلياً أن هذا غير عملي وإذا كان مقيداً باعتبارات السلامة والأمن ذات الصلة، و(باستثناء المناولة الذاتية الواردة في النقطة أ) أعلاه) من خلال حجم عمليات المطار الذي يكون أصغر من أن يحافظ على مزودي الخدمة التنافسية.
3. يُطلب من الطرفين دائماً اتخاذ التدابير اللازمة لضمان تسعير معقول يعتمد على التكلفة وكذا معاملة عادلة ومتكافئة للنقلات الجوية التابعة للطرف الآخر/ الطرفين.

المادة 19: الخدمات متعددة الوسائط

بغض النظر عن أي حكم آخر من أحكام هذا الاتفاق، يُسمح لمؤسسات الطيران ومقدمي خدمات نقل البضائع غير المباشرين لكلا الطرفين، دون قيود، باستخدام أي وسيلة نقل بري للبضائع في علاقة بالنقل الجوي الدولي من وإلى أي نقاط في إقليم الطرفين أو في بلدان ثالثة، بما في ذلك النقل من وإلى جميع المطارات بتسهيلات الجمركية، بما في ذلك، حيثما أمكن تطبيقه، الحق في نقل البضائع بموجب القوانين والأنظمة المعمول بها. وتتمتع هذه البضائع، سواء كانت منقولة عن طريق البر أو الجو، بإمكانية الوصول إلى الإجراءات الجمركية للمطارات وتسهيلاتهما. وقد تختار مؤسسات النقل الجوي القيام بالنقل البري الخاص بها أو توفيره من خلال ترتيبات مع ناقلات برية، بما في ذلك النقل البري الذي تشغله مؤسسات نقل جوي أخرى ومقدمو خدمات نقل البضائع غير المباشرين.

ويمكن تقديم خدمات الشحن متعدد الوسائط هذه بشكل منفرد، من خلال سعر النقل الجوي والبري المجتمع، شريطة ألا يتم تضليل الشاحنين فيما يتعلق بالوقائع المتعلقة بهذا النقل.

المادة 20: أنظمة حجز الكمبيوتر (CRS)

يطبق كل طرف قواعد السلوك الصادرة عن الإيكاو لتنظيم وتشغيل نظم الحجز الآلي داخل إقليمه بما يتفق مع القواعد والالتزامات الأخرى التي تطبق وتعلق بنظم الحجز الآلي.

المادة 21: الموافقة على جداول الرحلات

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

المادة 22: المشاورات والتعديلات

- 1- تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين بروح من التعاون الوثيق، بالتشاور فيما بينها من وقت لآخر لضمان تنفيذ مقتضيات هذا الاتفاق وملحقه والالتزام به بشكل مرض. كما تقوم تلك السلطات، إن اقتضى الحال، بالتشاور فيما بينها لتعديل هذا الاتفاق أو الملحق.
- 2- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين طلب المشاورات، والتي قد تتم من خلال المناقشات أو المراسلات. وتبدأ هذه المشاورات في غضون ثلاثين (30) يوما من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر لطلب مكتوب، مالم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.
- 3- إذا ارتأى أي من الطرفين المتعاقدين أنه من المستحسن تعديل أحكام هذا الاتفاق، بما في ذلك ملحقه، فيجوز له أن يطلب من خلال القنوات الدبلوماسية التشاور مع الطرف الآخر. يجب أن تبدأ هذه المشاورات في غضون ستين (60) يوما من تاريخ الطلب. تدخل أي تعديلات يتم الاتفاق عليها حيز التنفيذ عندما يتم تأكيدها من خلال تبادل مذكرات دبلوماسية تشير إلى أن جميع الإجراءات الداخلية اللازمة قد تم استكمالها من قبل الطرفين.

المادة 23: الاتفاقات متعددة الأطراف

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

المادة 24: تسوية الخلافات

- 1- في حالة نشوب أي خلاف بشأن تأويل أو تطبيق هذا الاتفاق، يسعى الطرفان المتعاقدان إلى تسويته، في المقام الأول، عن طريق المشاورات والمفاوضات المباشرة.
- 2- إذا لم يتم التوصل إلى تسوية بالطرق المذكورة أعلاه، يجوز، بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين، عرض الخلاف على هيئة تحكيم (المشار إليها فيما بعد بـ "الهيئة التحكيمية") مكونة من ثلاثة محكمين، يُعين كل طرف محكما واحدا ويتفق المحكمان المعينان على هذا النحو على تعيين محكم ثالث. ويتعين ألا يكون المحكم الثالث من مواطني أي من الطرفين المتعاقدين ويترأس هذا المحكم الهيئة التحكيمية.
- 3- يعين كل من الطرفين المتعاقدين محكما في أجل ستين (60) يوما من تاريخ استلام الإشعار بطلب عرض الخلاف للتحكيم أمام هيئة تحكيمية من الطرف المتعاقد الآخر وذلك بالطرق الدبلوماسية، ويعين المحكم الثالث في غضون ستين (60) يوما إضافيا. 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 محكم أو محكمين بحسب ما يقتضيه الحال. وإذا كان الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، فإن نائب الرئيس الأكثر أقدمية يتولى التحكيم ما لم يكن مجردا من الأهلية.
- 4- تحدد الهيئة التحكيمية مساطرها الخاصة.
- 5- مع مراعاة القرار النهائي للهيئة التحكيمية، يتحمل الطرفان المتعاقدان تكاليف التحكيم بنسب متساوية.
- 6- يمثل الطرفان المتعاقدان لكل قرار (قرارات) الهيئة التحكيمية.
- 7- في حالة عدم امتثال أي من الطرفين المتعاقدين لقرار الهيئة التحكيمية الصادر بموجب هذه المادة، يجوز للطرف المتعاقد الآخر الحد من أو سحب أو تعليق أو إلغاء أي حقوق أو

امتيازات منحها بموجب هذا الاتفاق للطرف المتعاقد المخل أو لمؤسسات النقل الجوي المعنية المخلّة التابعة له.

المادة 25: إنهاء الاتفاق

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين، في أي وقت، أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر، كتابة وعبر القنوات الدبلوماسية، بقراره في إنهاء هذا الاتفاق. ويتم إبلاغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي. وفي هذه الحالة، ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد مرور اثني عشر (12) شهرًا من تاريخ استلام الإخطار من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو بعد مدة أقصر حسب ما اتفق عليه الطرفان المتعاقدان، ما لم يتم سحب الإخطار باتفاق مشترك قبل انتهاء فترة الصلاحية. وفي حالة عدم الإشعار بالاستلام من قبل الطرف المتعاقد الآخر، فيعتبر أن الإخطار قد تم استلامه بعد أربعة عشر (14) يومًا من تاريخ استلام منظمة الطيران المدني الدولي لنفس الإخطار.

المادة 26: تسجيل الاتفاق

يتم تسجيل هذا الاتفاق وكذا التعديلات اللاحقة الخاصة به لدى منظمة الطيران المدني الدولي من قبل الطرف المتعاقد الذي وقع الاتفاق أو التعديل فوق ترابه، أو كما تم الاتفاق عليه من قبل الطرفين المتعاقدين.

المادة 27: الدخول حيز التنفيذ

يطبق هذه الاتفاق مؤقتًا ابتداء من تاريخ التوقيع عليه، ويدخل حيز التنفيذ بتاريخ استلام آخر الإخطارين، اللذان يخطر من خلالهما الطرفان المتعاقدان بعضهما البعض، عبر القنوات الدبلوماسية، باستيفاء الإجراءات القانونية المطلوبة لدخوله حيز التنفيذ.

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

حرر بالرباط في 17 مارس 2022، في نسختين أصليتين باللغتين العربية والإنجليزية، ولكل النصوص نفس الحجية.

وفي حال الاختلاف في تأويل أحكام هذا الاتفاق، يرجح النص الإنجليزي.

عن
حكومة جمهورية الفلبين

عن
حكومة المملكة المغربية

تيودورول. لوكسين
كاتب الشؤون الخارجية

ناصر بوريطة
وزير الشؤون الخارجية والتعاون الإفريقي
والمغاربة المقيمين بالخارج

نسخة مطابقة لأصل النص
كما وافق عليه مجلس النواب

الملحق 1
جدول الطرق

1- الطرق المغربية

النقاط بالمغرب :	أي نقطة أو نقاط
النقاط الوسطية :	أي نقطة أو نقاط
النقاط بالفلبين :	أي نقطة أو نقاط
النقاط ما وراء :	أي نقطة أو نقاط

2- الطرق الفلبينية

النقاط بالفلبين :	أي نقطة أو نقاط
النقاط الوسطية :	أي نقطة أو نقاط
النقاط بالمغرب :	أي نقطة أو نقاط
النقاط ما وراء :	أي نقطة أو نقاط

ملاحظة 1: يمكن حذف أي نقطة أو جميع النقاط الوسطية و / أو النقاط ما وراء بالطرق المحددة إذا رغبت أي مؤسسة للنقل الجوي في ذلك، في أي من الرحلات الجوية أو جميعها.

ملاحظة 2: تخضع ممارسة حقوق النقل بموجب الحرية الخامسة لحركة النقل الجوي لموافقة سلطات طيران الطرفين المتعاقدين، مع مراعاة القيود أو الحدود التي قد يتم الاتفاق عليها من قبلهما.