



المملكة المغربية
البرلمان
مجلس المستشارين

تقرير

لجنة الخارجية والحدود والدفاع الوطني والمناطق المغربية المحتلة حول

مشروع قانون رقم 03.15 يوافق بموجبه على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية، الموقع بندجامينا في 19 سبتمبر 2014 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية تشاد.

= برسم السنة المالية 2016 =

مقرر اللجنة
أحمد بولون

رئيس اللجنة
محمد الرزمت

الولاية التشريعية 2015 - 2021
السنة التشريعية 2015-2016
دورة أكتوبر 2015

الأمانة العامة
مديرية التشريع والمراقبة
قسم اللجان
مصلحة لجنة الخارجية والحدود والدفاع
الوطني والمناطق المغربية المحتلة

طبع بمصلحة الطباعة والتوزيع

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

السيد الرئيس المحترم،

السادة الوزراء المحترمون،

السيدات والسادة المستشارون المحترمون،

يشرفني أن أعرض على أنظار مجلسكم الموقر نص التقرير الذي أعدته لجنة

الخارجية والحدود والدفاع الوطني والمناطق المغربية المحتلة حول مشروع قانون رقم

03.15 يوافق بموجبه على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية، الموقع بندجامينا في 19

سبتمبر 2014 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية تشاد.

درست اللجنة هذا المشروع قانون خلال اجتماعها المنعقد يوم الأربعاء

13 يناير 2016 برئاسة السيد محمد الرزمة رئيس اللجنة و بحضور السيدة امباركة

بوعيدة الوزيرة المنتدبة لدى وزير الشؤون الخارجية والتعاون، التي قدمت مذكرة

توضيحية حول مقتضيات المشروع قانون ومراميه الأساسية.

بخصوص أهداف مشروع القانون أوضحت السيدة الوزيرة أن هذا

الاتفاق يهدف إلى التعاون وتوسيع فرص النقل الجوي الدولي بين البلدين

وتمكن مؤسسات النقل الجوي من التعاون ومنح جمهور المسافرين والشاحنين

خيارات متنوعة من الخدمات.

وبمقتضى هذا الاتفاق يمنح كل من الطرفين المتعاقدين مؤسسات

النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين فرصا عادلة للمنافسة لأجل تشغيل

الخدمات الجوية الدولية المحددة في هذا الاتفاق .

ومن جهة أخرى يضمن هذا الاتفاق تزويد سلطات الطيران الخاصة

بكل طرف متعاقد سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر وذلك بناء على طلب هذا

الأخير بالمعلومات المتعلقة بحركة النقل المنجزة على الخدمات المعتمدة من طرف

مؤسساتها الجوية المعينة.

أما فيما يخص أمن الطيران، فيلتزم كل طرف نحو الطرف الآخر، تماشيا

مع حقوقهما والتزامتهما بموجب القانوني الدولي، بحماية أمن الطيران المدني من

أفعال التدخل غير المشروع، وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزامتهما بموجب

القانون الدولي.

وفي الختام صادقت اللجنة بالإجماع على مشروع قانون رقم 03.15 يوافق

بموجبه على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية، الموقع بندجامينا في 19 سبتمبر 2014 بين

حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية تشاد.

إمضاء مقرر اللجنة

السيد أحمد بولون

مذكرة توضيحية



مذكرة توضيحية

تم توقيع هذا الاتفاق بندجامينا، بتاريخ 19 شتنبر 2014، بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية تشاد. و يهدف هذا الاتفاق إلى التعاون وتيسير توسيع فرص النقل الجوي الدولي بين البلدين وتمكين مؤسسات النقل الجوي من التعاون ومنح جمهور المسافرين والشاحنين خيارات متنوعة من الخدمات، ويمنح كل من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين فرصا عادلة ومتكافئة للمنافسة لأجل تشغيل الخدمات الجوية الدولية المحددة في هذا الاتفاق بما في ذلك الحقوق المحددة في هذا الاتفاق من أجل تشغيل خدمات جوية دولية على الطرق المحددة في جدول الطرق في ملحقه.

كما ينص هذا الاتفاق على أن تزود سلطات الطيران الخاصة بكل طرف متعاقد سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر وذلك بناء على طلب هذا الأخير بالمعلومات المتعلقة بحركة النقل المنجزة على الخدمات المعتمدة من طرف مؤسساتها الجوية المعينة. وتشمل هذه المعلومات الإحصائيات وجميع المعلومات الضرورية لتحديد حجم الحركة المنجزة من طرف هذه المؤسسات على الخدمات المعتمدة.

وطبقا للمادة 16 من اتفاقية الطيران المدني الدولي، من المتفق عليه أيضا أنه يجوز أن تخضع أي طائرة تقوم بتشغيلها مؤسسة للطيران تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أو يتم استئجارها، وتطير من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، عندما تتواجد على إقليم الطرف المتعاقد الآخر، لتفتيش من جانب المندوبين المرخص لهم من الطرف المتعاقد الآخر، شريطة ألا يتسبب ذلك في تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة. وعلى الرغم من الالتزامات المشار إليها في المادة 33 من الاتفاقية، فالهدف

من عملية التفتيش هو مراقبة صلاحية الوثائق ذات الصلة بالطائرة كشهادة الأهلية لأفراد الطاقم وأن تكون معدات الطائرة تتوافق والمعايير الموضوعه وفقا للاتفاقية.

وبموجب هذا الاتفاق، تسري قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين التي تحكم دخول، إقامة ومغادرة الطائرات المستعملة في خدمة جوية دولية وكذا تشغيل وملاحة هذه الطائرات على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند الدخول والإقامة والخروج من إقليم الطرف المتعاقد الأول . كما تطبق قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بالدخول إلى إقليمه والإقامة به ومغادرته وعبوره فيما يخص المسافرين والطاقم والأمتعة والبضائع والبريد كذلك المتعلقة بالدخول والهجرة والجوازات والجمارك والإجراءات الصحية، على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر وعلى الأطقم والركاب أو من ينوب عنهم والبضائع والشحن والبريد عند دخول إقليم الطرف المتعاقد الأول، أو عبوره، أو مغادرته أو أثناء التواجد به.

ووفقا لهذا الاتفاق، لا تخضع مداخل المؤسسة المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين والناجمة عن تشغيل رحلاتها الجوية الدولية للرسوم الضريبية إلا في الدولة التي يوجد فيها المقر الرئيسي والفعلي لتلك المؤسسة.

وبمقتضى هذا الاتفاق، كما 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. وإذا وجد أحد الطرفين المتعاقدين، بعد تلك المشاورات، أن الطرف المتعاقد الآخر ليس لديه بالفعل قواعد متعلقة بالسلامة ولا يشرف عليها في المجالات المشار إليها في البند 1 من هذه المادة 10 من الاتفاق بحيث تفي بالحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي، يجب إبلاغ الطرف المتعاقد الآخر بتلك الاستنتاجات وبالخطوات التي تعتبر ضرورية لاحترام المعايير الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي. ويجب على الطرف المتعاقد الآخر عندئذ أن يتخذ الإجراءات التصحيحية الملائمة اللازمة ويكون عدم اتخاذ الطرف المتعاقد الآخر الإجراءات اللازمة في غضون مدة معقولة ومناسبة.

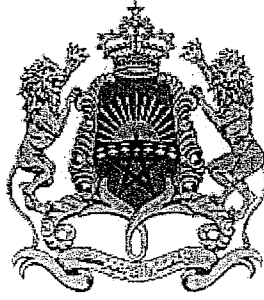
وطبقا لهذا الاتفاق، إذا نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين حول تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق، فإنهما يعملان جاهدين على تسويته أولا عن طريق المفاوضات المباشرة.

أما فيما يتعلق بأمن الطيران، فيلتزم كل طرف نحو الطرف الآخر، تمشيا مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانوني الدولي، بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي.

وطبقا لمادته الرابعة والعشرين(24): " يطبق هذا الاتفاق بصفة مؤقتة ابتداء من تاريخ توقيعه ويدخل حيز التنفيذ بصفة نهائية ابتداء من تاريخ إخطار الطرفين المتعاقدين بعضهما البعض إتمام الإجراءات الدستورية الخاصة بكل منهما عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية".

-مشروع القانون-

كما أحيل على اللجنة ووافقت عليه



المملكة المغربية

البرلمان

مجلس النواب

مشروع قانون رقم 03.15

يوافق بموجبه على الاتفاق بشأن الخدمات

الجوية، الموقع بند جامينا في 19 سبتمبر 2014

بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية تشاد .

(كما وافق عليه مجلس النواب في 23 دجنبر 2015)

راشد الطالبي العلمي
رئيس مجلس النواب

نسخة مطابقة لأصل النص
كما وافق عليه مجلس النواب

مجلس النواب

البرلمان

- المصادق -

ورد بتاريخ 2015/12/29

تحت رقم 36118

مشروع قانون رقم 03.15
يوافق بموجبه على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية،
الموقع بند جامينا في 19 سبتمبر 2014
بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية تشاد

مادة فريدة

يوافق على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية، الموقع بند جامينا في 19 سبتمبر 2014 بين حكومة المملكة المغربية
وحكومة جمهورية تشاد.

*
* *

اتفاق بشأن الخدمات الجوية

بين

حكومة المملكة المغربية

و

حكومة جمهورية تشاد

إن حكومة المملكة المغربية؛

وحكومة جمهورية تشاد؛

المشار إليهما فيما بعد " بالطرفين المتعاقدين "؛

لكونهما طرفان في:

اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في مدينة شيكاغو في اليوم السابع من
شهر ديسمبر عام 1944 و؛

رغبة منهما في توقيع اتفاق لغرض إنشاء خدمات جوية بين إقليميهما وما وراء؛

رغبة منهما في التعاون و تيسير توسيع فرص النقل الجوي الدولي بين البلدين؛

رغبة منهما في تمكين مؤسسات النقل الجوي من التعاون و منح جمهور المسافرين والشاحنين
خيارات متنوعة من الخدمات؛

رغبة منهما في ضمان أعلى درجات السلامة والأمن في ميدان النقل الجوي الدولي؛

نسخة مطابقة لأصل النص
كما وافق عليه مجلس النواب

اتفقتا على ما يلي :

المادة 1 : تعاريف

لأغراض تطبيق هذا الاتفاق و ملاحقه :

أ- يعني لفظ " اتفاقية " اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتحت للتوقيع بشيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944 ، بما في ذلك الملاحق المعتمد طبقا للمادة 90 من تلك الاتفاقية وكذا كل تعديل يتعلق بالاتفاقية أو ملاحقها وفق المادتين 90 و 94 إذا ما دخلت هذه الملاحق والتعديلات حيز التنفيذ بالنسبة للطرفين المتعاقدين؛

ب- يعني لفظ " اتفاق " هذا الاتفاق وكل ملحق به وكذا كل تعديل يجري عليه ؛

ج- تعني عبارة " سلطات الطيران " :

بالنسبة للمملكة المغربية، الوزير المسؤول عن الطيران المدني؛
بالنسبة لجمهورية تشاد، الوزير المسؤول عن الطيران المدني؛

وفي الحالتين الإثنتين أي شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بالوظائف الممارسة حاليا من طرف الوزيرين المذكورين ؛

د- 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 طبقا للمادة 3 من هذا الاتفاق؛

هـ- يعني لفظ " الإقليم " بالنسبة للدولة المناطق البرية والمياه الإقليمية المتاحة لها والموجودة تحت سيادتها.

و- " 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؛

ز " تجهيزات الطائرة " " مؤن الطائرة " و " قطع الغيار " : تفيد هذه المصطلحات نفس المعاني التي حددت في الملحق 9 للاتفاقية؛

ح- يعني لفظ " التعريف " الأسعار المخصصة لنقل المسافرين والبضائع والسلع وشروط تطبيقها بما في ذلك العملات والأجور الأخرى الإضافية للوكالات أو بيع تذاكر النقل باستثناء الأجور وشروط نقل البريد؛

ط- تعني عبارة " الخدمات المعتمدة " الخدمات الجوية المنظمة لنقل الركاب، البضائع، الشحن والبريد المنشأة على الطرق المحددة طبقا لملحق هذا الاتفاق؛

ي- يعني لفظ " حمولة " فيما يتعلق بطائرة، السعة المتاحة على الطائرة على طريق أو جزء من الطريق، وفيما يتعلق ببعض الخدمات الجوية الخاصة حمولة الطائرة المستخدمة مضروبة في عدد الرحلات المشغلة خلال مدة محددة على الطريق أو جزء منه.

ك- يعني لفظ "الحركة" الركاب، البضائع، الشحن والبريد.

ل- تعني عبارة " الطرق المحددة " الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق

م- "رسوم الاستعمال" هي رسوم مفروضة على مؤسسات النقل الجوي من قبل سلطات الطيران أو مخولة من قبلهم باستعمالها، عند استعمال المنشآت وخدمات المطار وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية، بما في ذلك التجهيزات والخدمات الخاصة بالطائرة وطاقمها والمسافرين والبضائع.

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

المادة 2 : منح حقوق النقل

1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذا الاتفاق من أجل تشغيل خدمات جوية دولية على الطرق المحددة في جدول الطرق في ملحق هذا الاتفاق.

2- مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق، تتمتع مؤسسة 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 بإقليم الطرف المتعاقد الآخر عند استغلال الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق وذلك لغرض إركاب و إنزال الركاب و البضائع واليزيد المنقولين بطريقة منفصلة أو مجمعة علي الخطوط المحددة في جدول الطرق من أو إلى النقاط المتواجدة على إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

3- تتمتع مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كل طرف متعاقد، غير مؤسسات النقل الجوي المعنية بمقتضى المادة 3 (التعيين و رخصة التشغيل) بهذا الاتفاق، بالحقوق المحددة بالفقرتين (أ) و(ب) من البند 2 بهذه المادة. وينبغي على هذه المؤسسة أو مؤسسات الأمثال 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 معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين حق نقل ركاب وأمتعة وبضائع وبريد بمقابل من نقطة داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى في نفس إقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر أو إقليم دولة ثالثة.

المادة 3 : التعيين و رخصة التشغيل

1- يحق لكل طرف متعاقد أن يعين كتابة مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لتشغيل الخدمات المعتمدة على الطرق المحددة و سحب أو تغيير هذه التعيينات. وتحدد هذه التغييرات إذا كانت

مؤسسة النقل الجوي قد رخص لها بتشغيل الخدمات المعتمدة على الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق. يتم إرسال هذه التعيينات كتابيا إلى الطرف المتعاقد الآخر، كما توضح ما إذا كانت شركة النقل الجوي مرخصة للقيام بهذا النوع من الخدمات الجوية على الطرق المحددة.

2- بمجرد التوصل بمثل هذا التعيين وبالطلب الوارد من مؤسسة النقل الجوي المعنية حسب الشكل والطريقة المحددة لأجل الحصول على رخص التشغيل، يمنح الطرف المتعاقد الآخر الرخص المناسبة في أقرب الآجال و ذلك 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 المعنية حاصلة على شهادة مشغل جوي أو أي وثيقة معادلة صالحة طبقا للقوانين والأنظمة السارية المفعول لدى الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة؛

ج- أن يتمتع الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة بالمراقبة الفعلية المنتظمة لهذه المؤسسة ؛

د- أن تستوفي المؤسسة المعنية الشروط المنصوص عليها في القوانين والأنظمة التي تطبق عادة عند تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي يفحص الطلب أو الطلبات؛

هـ- أن يعتمد ويطبق الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي المعايير المحددة في المادتين 13 (السلامة الجوية) و 14 (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 المعنية من الطرف المتعاقد الآخر أو فرض شروط إذا :

أ- لم تكن الأغلبية من الملكية والمراقبة الفعلية للمؤسسة المعنية بيد الطرف المتعاقد الآخر الذي عين المؤسسة أو بيد رعايا هذا الطرف المتعاقد ، أو بيدهما معا ؛

ب- لم تكن المؤسسة المعنية حاصلة على شهادة مشغل جوي أو وثيقة معادلة صالحة طبقا للقوانين والأنظمة السارية المفعول لدى الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة؛

ج- أن الطرف المتعاقد الذي يعين شركة النقل الجوي، لا يقوم بالمراقبة الفعلية والمنتظمة لهذه الشركة؛

د- لم تمثل المؤسسة المعنية 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 13 (السلامة الجوية) و 14 (أمن الطيران) من هذا الاتفاق.

2- ما لم يكن من الضروري اتخاذ إجراءات فورية لتفادي حدوث مخالفات جديدة لمقتضيات الفقرتين (ج) و (د) من البند 1، فلا يمكن ممارسة الحقوق الممنوحة بموجب هذه المادة إلا بعد إجراء مشاورات مع سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي طبقا للمقتضيات المذكورة بالمادة 19 (مشاورات وتعديلات) بهذا الاتفاق.

المادة 5: المنافسة العادلة

1- يمنح كل من الطرفين المتعاقدين مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كلا الطرفين المتعاقدين فرصا عادلة ومتكافئة للمنافسة لأجل تشغيل الخدمات الجوية الدولية المحددة في هذا الاتفاق.

2- يرخص كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر بتشغيل عدد رحلات وسعة الخدمات الجوية الدولية التي تقدمها بناء على الاعتبارات التجارية في السوق.

3- وطبقا لهذا الحق، لن يفرض أي من الطرفين، بمبادرة انفرادية، تحديد حجم الحركة، عدد الرحلات أو مدى انتظامها أو نوع أو أنواع الطائرات التي تقوم بتشغيلها مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر إلا في حالة وجود دوافع جبركية أو فنية ذات صلة بالتشغيل أو بالبيئة طبقا لمقتضيات المادة 15 من الاتفاقية.

المادة 6: المصادقة على برامج الاستغلال

لا يفرض أي من الطرفين المتعاقدين على الطرف المتعاقد الآخر تقديم برامج التشغيل الغير مرتقبة من طرف شركات النقل الجوي المعنية من أجل المصادقة عليها، باستثناء إذا كان هذا العمل إجباريا استنادا إلى مبدأ عدم التمييز، وذلك بهدف تدعيم الظروف الموحدة المنصوص عليها في الفقرة 2 من المادة 5.

المادة 7: تطبيق القوانين والأنظمة

1- تسري قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين التي تحكم دخول، إقامة ومغادرة الطائرات المستعملة في خدمة جوية دولية وكذا تشغيل وملاحة هذه الطائرات على مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند الدخول والإقامة والخروج من إقليم الطرف المتعاقد الأول.

2- تطبق قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بالدخول إلى إقليمه و الإقامة به ومغادرته وعبوره فيما يخص المسافرين والطاقم والأمتعة والبضائع والبريد كتلك المتعلقة بالدخول والهجرة والجوازات والجمارك والإجراءات الصحية، على مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر وعلى الأطقم والركاب أو من ينوب عنهم والبضائع والشحن والبريد عند دخول إقليم الطرف المتعاقد الأول، أو عبوره، أو مغادرته أو أثناء التواجد به.

3- بصفة عامة، عند تطبيق القوانين والأنظمة السارية المفعول، لا يجوز لأي طرف متعاقد إعطاء الأفضلية لمؤسساته على خلاف مؤسسة معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر تقوم بتشغيل خدمات جوية دولية مماثلة.

المادة 8: العبور المباشر

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

المادة 9: رسوم الاستعمال

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

2- يقوم كل طرف متعاقد بتشجيع المشاورات حول رسوم الاستعمال بين السلطات المختصة التي تضع الرسوم ومؤسسات النقل الجوي المستعملة للخدمات والمنشآت حينما يتطلب الأمر ذلك عن طريق المنظمات الممثلة لتلك المؤسسات. ويجب أن يزود هؤلاء المستعملون، وذلك بإشعار معقول، بكل مشروع تغيير للرسوم وذلك من أجل 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 10: التعريفات

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

2- 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 المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر قصد نقل البضائع من وإلى إقليمه .

3- دون حصر تطبيق مبادئ المنافسة العادلة وقانون المستهلكين لدى كل طرف متعاقد، يمكن لأي طرف متعاقد المبادرة بطلب المشاورات وفقاً للمقتضيات المنصوص عليها بالمادة 19 (مشاورات وتعديلات) من هذا الاتفاق، وذلك قصد تحقيق ما يلي:

أ- تجنب الممارسات التمييزية الغير المعقولة؛

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

المادة 11: تقديم المعلومات

تزود سلطات الطيران الخاصة بكل طرف متعاقد سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر وذلك بناء على طلب هذا الأخير بالمعلومات المتعلقة بحركة النقل المنجزة على الخدمات المعتمدة من طرف مؤسساتها الجوية المعنية. وتشمل هذه المعلومات الإحصائيات وجميع المعلومات الضرورية لتحديد حجم الحركة المنجزة من طرف هذه المؤسسات على الخدمات المعتمدة.

المادة 12: 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 والسارية المفعول بهدف تشغيل الطرق الجوية المحددة في ملحق هذا الاتفاق، شريطة أن تكون الشروط التي يتم بموجبها تسليم تلك الشهادات والرخص أو المصادقة عليها مساوية أو أعلى من الحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية.

2- يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في عدم الاعتراف، للملاحة داخل إقليمه، بصلاحية تلك الشهادات والإجازات التي سلمت لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 13: 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، وطاقم 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 ليس لديه بالفعل قواعد متعلقة بالسلامة ولا يشرف عليها في المجالات المشار إليها في البند 1 بحيث تفي بالحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب اتفاقية الطيران المدني الدولي، يجب إبلاغ الطرف المتعاقد الآخر بتلك الاستنتاجات وبالخطوات التي تعتبر ضرورية لاحترام المعايير الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي. ويجب على الطرف المتعاقد الآخر عندئذ أن يتخذ الإجراءات التصحيحية الملزمة اللازمة ويكون عدم اتخاذ الطرف المتعاقد الآخر الإجراءات اللازمة في غضون مدة معقولة ومناسبة.

3- طبقا للمادة 16 من اتفاقية الطيران المدني الدولي، من المتفق عليه أيضا أنه يجوز أن تخضع أي طائرة تقوم بتشغيلها مؤسسة للطيران تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أو يتم استئجارها، وتطير من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، عندما تتواجد على إقليم الطرف المتعاقد الآخر، لتفتيش من جانب المندوبين المرخص لهم من الطرف المتعاقد الآخر، شريطة ألا يتسبب ذلك في تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة. على الرغم من الالتزامات المشار إليها في المادة 33 من الاتفاقية، فالهدف من عملية التفتيش هو مراقبة صلاحية الوثائق ذات الصلة بالطائرة، شهادة الأهلية لأفراد الطاقم، وأن معدات الطائرة تتوافق و المعايير الموضوعية وفقا للاتفاقية.

4- إذا تبين أن القيام بإجراء فوري لضمن سلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي، يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في تطبيق أو تغيير رخصة التشغيل الخاصة بمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً.

5- يجب إلغاء كل إجراء تم اتخاذه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للبند 4 من هذه المادة حال انتهاء السبب الذي دعا إلى اتخاذ هذا الإجراء.

6- فيما يتعلق بالفقرة (2) و في حالة ثبوت بقاء أحد الطرفين المتعاقدين في وضعية لا تلائم المعايير المحددة من طرف المنظمة العالمية للطيران المدني بعد انتهاء المدة المتفق عليها يتوجب إخبار الكاتب العام. ويتوجب كذلك إخبار هذا الأخير في حالة التوصل إلى حل يرضي الطرفين.

المادة 14: أمن الطيران

1- يؤكد الطرفان المتعاقدان تمسكاً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق. وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا وفقاً لأحكام اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقع عليها في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقع عليها في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني، الموقع عليها في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971 وبروتوكول قمع أعمال العنف المحظورة بمطارات الطيران المدني الدولي، المصادق عليها بمونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988 واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في مونتريال بتاريخ 1 مارس 1991 مادام الطرفان المتعاقدان طرفين في هذه الاتفاقيات، وكل الاتفاقيات أو البروتوكولات المتعلقة بأمن الطيران 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، وللمنع أي تهديد آخر ضد أمن الطيران المدني.

3- يتصرف الطرفان المتعاقدان، في العلاقات المتبادلة فيما بينهما، وفقاً لأحكام أمن الطيران الموضوع من جانب منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق لاتفاقية الطيران المدني الدولي بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية على الطرفين المتعاقدين. كما يتعين على الطرفين المتعاقدين إلزام مستثمري الطائرات الذين يكون مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليميهما ومستثمري المطارات الموجودة في إقليميهما، بالامتثال لأحكام أمن الطيران المذكورة.

4- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز إلزام مشغلي طائراته بمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في البند 3 أعلاه، والتي يقتضيها الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر أو مغادرته أو أثناء التواجد فيه. وعلى كل طرف متعاقد، أن يتأكد من التطبيق الفعال للإجراءات الملزمة داخل إقليمه، من أجل حماية الطائرات، وضمان تفتيش الركاب، والطاقم، والأمتعة اليدوية، والحقائب والبضائع، وموزن الطائرات قبل وأثناء صعود الركاب أو تحميل البضائع. وعلى كل طرف متعاقد، أن ينظر بعين العطف لأي طلب من الطرف المتعاقد الآخر قصد اتخاذ إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد خاص.

5- حين يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، 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 الملازمة التي تستهدف الإسراع في إنهاء الواقعة أو التهديد بوقوعها بسرعة وأمان.

المادة 15: الإعفاء من الرسوم الجمركية والضرائب

1- تعفى الطائرات المستعملة على الخدمات المعتمدة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من لدن أي من الطرفين المتعاقدين، وكذا تجهيزات الطائرات واحتياجات الوقود والزيوت ومؤن الطائرة (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والسجائر)، وذلك عند الدخول إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، من الرسوم الجمركية ومصاريف التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب المماثلة، شريطة أن تظل هذه التجهيزات والمؤن المواد على متن الطائرات إلى حين إعادة نقلها أو استعمالها أثناء جزء من الرحلة المنجزة فوق ذلك الإقليم؛

2- مع مراعاة البند (3) من هذه المادة، تعفى كذلك من رسوم الجمارك ومصاريف التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب المماثلة باستثناء الضرائب المتعلقة بالخدمات المقدمة كل من:

أ- مؤن الطائرة التي شحنت في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين وذلك في الحدود التي عينتها سلطات طيران الطرف المتعاقد المذكور والموجهة للاستعمال على متن الطائرات المغادرة التي تؤمن خدمة معتمدة للطرف المتعاقد الآخر؛

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

ج- الوقود وزيوت التشحيم المخصصة لتموين الطائرات عند الوصول، العبور والمغادرة والمشغلة على الخدمات المعتمدة، من طرف مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر حتى ولو استعملت هذه المؤن على جزء من الرحلة المنجزة على إقليم الطرف المتعاقد الذي تزودت منه الطائرة.

3- يمكن أن تخضع المعدات والمؤن المشار إليها في الفقرات (أ) و (ب) و (ج) من البند 2 من هذه المادة لمراقبة الجمارك الخاصة بالطرفين المتعاقدين.

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

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

المادة 16: مقر الضريبة

إن مداخل المؤسسة المعنية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين والناجمة عن تشغيل رحلاتها الجوية الدولية لا تخضع للرسوم الضريبية إلا في الدولة التي يوجد فيها المقر الرئيسي والفعلي لتلك المؤسسة.

المادة 17: الأنشطة التجارية

1- وفقا لقوانين وتنظيمات الطرف المتعاقد الآخر، يمنح لكل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين الحقوق التالية:

أ- فيما يتعلق بالدخول والإقامة والعمل، الإبقاء على موظفيها الإداريين وعلى المختصين الآخرين، وكذا على التجهيزات المكتبية، والتجهيزات الأخرى والمستلزمات الترويجية الضرورية لتسيير خدماتها الجوية الدولية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر؛

ب- توظيف موظفين تقنيين وإداريين وتجاريين من جنسيتها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بهدف تأمين خدماتها وذلك وفق القوانين والتنظيمات الجاري العمل بها في الدولة التي سيشغل 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، بطلب، فائض الأرباح المحصل عليها محليا إلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة. ويحق لمؤسسة النقل الجوي 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. فتجرى هذه التحويلات طبقاً لأنظمة 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 لمؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين، إذا رغبت بذلك، دفع تلك النفقات بإقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملة القابلة للتحويل بشكل حر وفق تنظيمات العملة المحلية.

2- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل أي من الطرفين المتعاقدين إبرام اتفاقيات للتعاون التجاري وفق القوانين والأنظمة والسياسات الوطنية، كالاتفاقيات المتعلقة بنظام السعة المحجوزة، أو المشاركة في نظام تقاسم الرموز أو التأجير مع مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة

للطرف المتعاقد الآخر أو مؤسسات طرف ثالث شريطة أن تتوفر هذه المؤسسات على رخصة التشغيل المناسبة.

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

4- حين تطرح مؤسسة النقل الجوي التجاري خدمات البيع، ينبغي عليها أن توضح لمشتري 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.

المادة 18: التأجير

1- يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين منع استعمال طائرة مستأجرة للخدمات طبقا لهذا الاتفاق، والتي لا تمثل لمقتضيات المادة 13 (السلامة الجوية) والمادة 14 (أمن الطيران) بهذا الاتفاق.

2- بموجب الفقرة 1 من هذه المادة، يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين تشغيل خدمات طبقا لهذا الاتفاق عن طريق استعمال طائرات مستأجرة تحترم الالتزامات المنصوص عليها بالمادة 13 (السلامة الجوية) والمادة 14 (أمن الطيران) بهذا الاتفاق.

المادة 19: المشاورات و التعديلات

1- تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين بروح من التعاون الوثيق بالتشاور فيما بينها من وقت لآخر للتأكد من أن تنفيذ مقتضيات هذا الاتفاق وملحقه يجري بصورة مرضية. كما تقوم تلك السلطات بالتشاور فيما بينها إن اقتضى الحال لتعديل هذا الاتفاق أو ملحقه.

2- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات شفوية أو عن طريق تبادل المراسلات، و تبدأ هذه المشاورات في أجل ثلاثين (30) يوما من تاريخ تسلم الطلب، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

3- كل تعديل لهذا الاتفاق أو ملحقه يجب أن يتم عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية، ويدخل حيز التنفيذ ابتداء من تاريخ الإخطار المحدد بتبادل هذه المذكرات.

المادة 20: الاتفاقيات المتعددة الأطراف

إذا انضم كلا الطرفين المتعاقدين إلى اتفاقية متعددة الأطراف تعالج مسائل يغطيها هذا الاتفاق، يتشاور الطرفان لتحديد ما إذا وجب تعديل هذا الاتفاق ليأخذ بعين الاعتبار الاتفاقية المتعددة الأطراف.

المادة 21 : تسوية الخلافات

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

2- إذا لم يتم التوصل إلى تسوية بالطرق المشار إليها أعلاه، يعرض الخلاف بطلب من أحد الطرفين المتعاقدين على محكمة (تسمى فيما بعد الهيئة التحكيمية) تتألف من ثلاثة حكام. يعين كل من الطرفين المتعاقدين حكماً واحداً ويتفق الحكمان المعينان على تعيين الحكم الثالث. ولن تكون جنسية الحكم الثالث مماثلة لجنسية أحد الطرفين المتعاقدين، ويترأس هذا الحكم الهيئة التحكيمية.

3- يعين كل من الطرفين المتعاقدين حكماً في أجل ستين (60) يوماً من تاريخ استلام الإشعار بطلب تحكيم هيئة تحكيمية من الطرف المتعاقد الآخر وذلك بالطرق الدبلوماسية، ويعين الحكم الثالث في غضون ستين (60) يوماً إضافية. إذا لم يعين أحد الطرفين المتعاقدين الحكم خلال المدة المحددة أو إذا لم يتم تعيين الحكم الثالث خلال المدة المحددة يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين حكم أو حكام بحسب ما يقتضيه الحال. وإن كان الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، فإن نائب الرئيس الأكثر أقدمية يتولى التحكيم ما لم يكن مجرداً من الأهلية.

4- الحكم الثالث الذي تم تعيينه بموجب الفقرة 3، بالإضافة إلى الحكم الذي تم تعيينه بموجب الفقرة 4، إذا ما كان تعيين العديد من الحكام بموجب الفقرة الأخيرة يجب أن يكون على الأقل واحداً منهم من رعايا دولة ثالثة ويقوم بدور رئيس الهيئة التحكيمية.

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

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

7- إذا لم يمثل أحد الطرفين المتعاقدين لقرار الهيئة التحكيمية الصادر بمقتضى هذه المادة، يجوز للطرف المتعاقد الآخر بقدر ما يدوم عدم الإمتثال، حد أو تعليق أو إلغاء الحقوق أو الامتيازات التي منحها بموجب هذا الإتفاق للطرف المتعاقد المخل.

المادة 22 : إنهاء الاتفاق

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر، عن طريق المذكرات الدبلوماسية الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت 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 الإتفاق بعد مرور إثني عشر (12) شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار، أو أي مدة أقصر، ما لم يتم سحبه باتفاق مشترك قبل انتهاء هذه المدة. إذا لم يتوصل الطرف المتعاقد الآخر بإشعار بالإستلام فيعتبر أن الإخطار قد تم تسلمه بعد مضي ثلاثين (30) يوماً من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي لنفس الإخطار.

المادة 23 : تسجيل الإتفاق

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

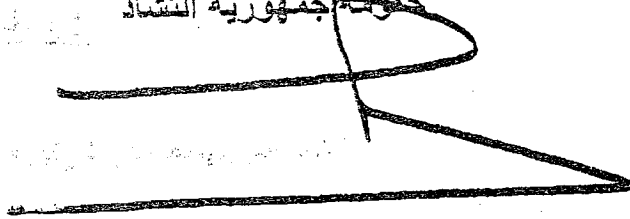
المادة 24 : دخول حيز التنفيذ

يطبق هذا الإتفاق بصفة مؤقتة ابتداء من تاريخ توقيعه ويدخل حيز التنفيذ بصفة نهائية ابتداء من تاريخ إخطار الطرفين المتعاقدين بعضهما البعض إتمام الإجراءات الدستورية الخاصة بكل منهما عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية.

وإثباتا لذلك وقع المفوضان المخول لهما من قبل حكومتيهما على هذا الاتفاق؛

حرر بنجامينا بتاريخ 19 شتنبر 2014 في نظيرين أصليين باللغتين العربية والفرنسية، والنصين معا نفس الحجية.

عن
حكومة جمهورية التشاد

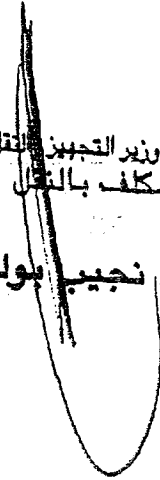


A. YOUNDOUMI
Ministre de l'Équipement,
des Transports et de l'Aviation
Civile.

عن
حكومة المملكة المغربية

الوزير المنتدب لدى وزير التجهيز والنقل واللوجستيك
المكلف بالنقل

محمد نجيب بوليف



نسخة مطابقة لأصل النص
كما وافق عليه مجلس النواب

ملحق

جدول الطرق

القسم 1

طريق شركة المملكة المغربية

نقط الانطلاق	النقط الوسطية	نقط الوصول	النقاط ما وراء
اية نقطة بالمغرب	اي نقطة تحدد لاحقا	اية نقطة بالتشاد	اي نقطة تحدد لاحقا

القسم 2

طريق شركة جمهورية التشاد

نقط الانطلاق	النقط الوسطية	نقط الوجهة	النقاط ما وراء
اية نقطة بالتشاد	اي نقطة تحدد لاحقا	اية نقطة بالمغرب	اي نقطة تحدد لاحقا

ملاحظة: يمكن حذف اية نقطة أو كل النقط الوسطية و/ النقط ما وراء بالطرق المحددة إذا رغبت أي مؤسسة للنقل الجوي بذلك في أي من أو كل الرحلات.

نسخة مطابقة لأصل النص
كما وافق عليه مجلس النواب