

## قرار رئيس جمهورية مصر العربية

رقم ٤٦ لسنة ٢٠٠٠

بشأن الموافقة على الاتفاق

بين حكومتى جمهورية مصر العربية والمملكة المغربية

في شأن الخطوط الجوية بين إقليميهما وما وراءهما

الموقع في الرباط بتاريخ ١٣/٦/١٩٩٩

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الفقرة الثانية من المادة (١٥١) من الدستور ؛

**قرر:**

( مادة وحيدة )

ووفق على الاتفاق بين حكومتى جمهورية مصر العربية والمملكة المغربية

في شأن الخطوط الجوية بين إقليميهما وما وراءهما ، الموقع في الرباط بتاريخ ١٣/٦/١٩٩٩ .

وذلك مع التحفظ بشرط التصديق .

صدر برئاسة الجمهورية في ٩ شوال سنة ١٤٢٠ هـ

( الموافق ١٦ يناير سنة ٢٠٠٠ م ) .

حسنى مبارك

وافق مجلس الشعب على هذا القرار بجلسته المعقودة في ٢١ ذى الحجة سنة ١٤٢٠ هـ

( الموافق ٢٧ مارس سنة ٢٠٠٠ م ) .

## اتفاق

بين حكومة جمهورية مصر العربية

وحكومة المملكة المغربية

في شأن الخطوط الجوية بين إقليميهما وما وراءهما

إن حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة المملكة المغربية والمشار إليهما فيما بعد «بالطرفين المتعاقدين» باعتبارهما عضوين في اتفاقية الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من دجنبر 1944

ورغبة منهما في دعم نظام النقل الجوي المبنى على المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي في كل من البلدين وبين إقليميهما .

ورغبة منهما في عقد اتفاق مكمل للاتفاقية المذكورة بغرض تسيير خطوط جوية بين إقليميهما وما وراءهما .

ورغبة منهما في تبني سياسة تحرير الأجواء بين البلدين الشقيقين بما يعكس تنمية السياحة بينهما بأشكالها المختلفة (الثقافية ، الدينية والترفيهية) .

وعملاً على تنمية التجارة بينهما مساهمة من النقل الجوي في تفعيل دور منطقة التجارة العربية الحرة الكبرى .

وتسهيلاً لانتقال المستثمرين ورجال الأعمال والمسافرين .

وتشجيعاً لمؤسسات النقل الجوي الوطنية للوصول إلى أقصى قدر من التشاور المتحرر

فقد اتفقتا على ما يأتي :

## المادة ( 1 )

### تعريف

في تطبيق هذا الاتفاق يقصد بالكلمات والعبارات التالية المعاني الموضحة ،  
قرين كل منها ما لم يدل سياق النص على غير ذلك :

1 - «الاتفاقية» : تعنى اتفاقية الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر سنة 1944 بما في ذلك أي ملحق معتمد طبقًا للمادة (90) من تلك الاتفاقية وأي تعديل للملاحق أو الاتفاقية يتم طبقًا للمادتين (90) و (94) منها طالما أن هذه الملاحق والتعديلات قد أصبحت نافذة المفعول أو صادق عليها الطرفان المتعاقدان .

2 - «سلطات الطيران» : تعنى بالنسبة إلى حكومة المملكة المغربية وزير النقل والملاحة التجارية (مدير إدارة الجو) .

وبالنسبة إلى حكومة جمهورية مصر العربية وزير النقل والمواصلات أو رئيس مجلس إدارة الهيئة المصرية العامة للطيران المدني .

وفي كلتا الحالتين أي شخص يعهد إليه القيام بأية مهام تتعلق بهذا الاتفاق .

3 - «مؤسسة النقل الجوي المعينة» : تعنى مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي يتم تعيينها والترخيص لها طبقًا للمادة (4) من هذا الاتفاق .

4 - «الإقليم» : بالنسبة إلى دولة ما يكون له نفس المعنى المحدد له في المادة (2) من الاتفاقية .

5 - «خط جوى» و «خط جوى دولي» و «مؤسسة نقل جوى» و «الهبوط لأغراض غير تجارية» : تكون لها نفس المعاني المحددة لها في المادة (96) من الاتفاقية .

6 - «خط جوى نقل بضائع بحت» : يقصد به خط جوى دولي لنقل البضائع والبريد أيهما أو كليهما والذي لا ينقل عليه ركاب بمقابل فيما عدا تابعى المؤسسات المعينة .

## المادة (2)

### تطبيق اتفاقية الطيران المدني الدولي

( شيكاغو 1944 )

في كل ما لم يرد بشأنه نص خاص في هذا الاتفاق تطبق أحكام الاتفاقية ، طالما أن تلك الأحكام مطبقة على خطوط جوية دولية .

## المادة (3)

### منح حقوق النقل

1 - يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية فيما يتعلق بتشغيل خطوطه الجوية الدولية المنتظمة :

( أ ) الحق في عبور إقليمه دون الهبوط فيه .

( ب ) الحق في الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية .

2 - يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في هذا الاتفاق بغرض تسيير خطوط جوية دولية منتظمة على الطرق المحددة في القسم المخصص لذلك من جدول/ جداول الطرق الملحقه بهذا الاتفاق . ويطلق على هذه الخطوط والطرق «الخطوط المتفق عليها» و «الطرق المحددة» على التوالي .

وتتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من جانب كل طرف متعاقد أثناء تشغيلها خطأ متفقاً عليه على أي طريق محدد بالإضافة إلى الحقوق الموضحة في الفقرة (1) من هذه المادة بالحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة لهذا الطريق في جدول الطرق الجوية الملحق بهذا الاتفاق ، وذلك لغرض أخذ وإنزال ركاب وبضائع بما فيها البريد .

3 - ليس في نص الفقرة (2) من هذه المادة ما يحول مؤسسة النقل الجوي التابعة لطرف متعاقد حق نقل ركاب وبضائع وبيد نظير أجر أو مكافأة من إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى داخل إقليم ذلك الطرف .

## المادة (4)

## تعيين مؤسسات النقل الجوي

- 1 - يحق لكل طرف متعاقد أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة بتعيين مؤسسة نقل جوى واحدة أو أكثر لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها على الطرق المحددة .
- 2 - على الطرف المتعاقد الآخر عند تسلم الإخطار المشار إليه فى الفقرة السابقة أن يصدر بدون تأخير ترخيص التشغيل اللازم لمؤسسة النقل الجوى المعنية ، مع مراعاة أحكام الفقرتين (3) و (4) من هذه المادة .
- 3 - يجوز لسلطات الطيران المدنى لدى أحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة النقل الجوى المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنه تتوفر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين والقواعد التى تطبقها هذه السلطات بصورة مألوفة ومعقولة على تشغيل الخطوط الجوية الدولية والتى تكون متفقة مع أحكام الاتفاقية .
- 4 - يحق لكل طرف متعاقد أن يرفض منح ترخيص التشغيل المشار إليه فى الفقرة (2) من هذه المادة أو فرض ما يراه ضرورياً من شروط على ممارسة مؤسسة النقل الجوى المعنية للحقوق المبينة فى المادة (3) من هذا الاتفاق ، وذلك فى أية حالة لا يقتنع فيها هذا الطرف المتعاقد بأن الملكية الجوهرية لهذه المؤسسة وإدارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الذى عينها أو فى يد رعاياه .
- 5 - يجوز لمؤسسة النقل الجوى التى يتم تعيينها وإصدار ترخيص تشغيل لها أن تقوم بتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها ، بشرط أن تكون التعرفة / التعريفات التى تم تحديدها وفقاً لأحكام المادة (12) من هذا الاتفاق سارية المفعول بالنسبة إلى هذا الخط .

## المادة (5)

## إلغاء أو وقف تراخيص التشغيل

1 - يحق لكل طرف متعاقد إلغاء ترخيص التشغيل أو وقف ممارسة مؤسسة لنقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر للحقوق المبينة في المادة (3) من هذا الاتفاق ، أو فرض ما قد يراه ضرورياً من شروط على ممارسة هذه الحقوق وذلك في أية حالة من الحالات الآتية :

( أ ) إذا ثبت أن الملكية الجوهرية لهذه المؤسسة وإدارتها الفعلية ليست في يد الطرف المتعاقد الآخر الذى عينها أو ليست في يد رعاياه .

(ب) إذا قصرت المؤسسة فى اتباع القوانين أو اللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منح هذه الحقوق .

(ج) إذا لم تقم المؤسسة بالتشغيل طبقاً للشروط المقررة فى هذا الاتفاق .

2 - إذا لم يكن الإلغاء الفورى أو الوقف أو فرض الشروط الواردة فى الفقرة (1) من هذه المادة ضرورياً لمنع وقوع مخالفات جديدة للقوانين أو اللوائح ، فلا يجوز ممارسة هذا الحق إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر .

## المادة (6)

## الإعفاء من الرسوم الجمركية وغيرها من الفرائض

1 - تعفى من كافة الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المشابهة الأخرى طائرات مؤسسة النقل الجوى المعينة من أى طرف متعاقد التى تسيرها هذه المؤسسة على الخطوط الجوية الدولية وكذلك المعدات المعتادة وكميات الوقود وزيوت التشحيم وخزين الطائرات (بما فى ذلك المواد الغذائية والمشروبات والدخان) لدى وصولها إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشرط أن تظل هذه المعدات والمؤن على متن الطائرات حتى إعادة تصديرها أو استخدامها على الجزء من الرحلة الذى يتم فوق ذلك الإقليم .

2 - تعفى كذلك من الرسوم والفرائض المشار إليها في الفقرة (1) باستثناء الرسوم التي يتم تحصيلها مقابل الخدمة المقدمة المواد الآتية :

( أ ) خزير الطائرات الذي تقوم به في إقليم أى طرف متعاقد وفي الحدود التي تحددها السلطات التابعة لهذا الطرف المتعاقد وذلك لاستعماله على متن الطائرات المغادرة والمستخدمه في خط جوى دولى يسيره الطرف المتعاقد الآخر .

(ب) قطع الغيار التي يتم إدخالها إلى إقليم أى من الطرفين المتعاقدين لصيانة أو إصلاح الطائرات المستخدمة في خطوط جوية دولية بواسطة مؤسسات النقل الجوى المعينة من الطرف المتعاقد الآخر .

(ج) الوقود وزيتو التشحيم المخصصة لتسيير الطائرات المغادرة والتابعة لمؤسسة النقل الجوى المعينة من الطرف المتعاقد الآخر والمستخدمه في خط جوى دولى ، حتى ولو تم استعمالها على جزء من الرحلة الذي يتم فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر الذي تزودت منه الطائرات بها .

ويجوز طلب وضع المواد المشار إليها في البنود (أ) ، (ب) ، (ج) تحت إشراف أو رقابة السلطات الجمركية .

3 - لايجوز إنزال المعدات التي تحملها الطائرات عادة ، وكذلك المواد والمؤن الموجودة على متن الطائرات التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد موافقة السلطات الجمركية في هذا الإقليم . وفي هذه الحالة يجوز وضع تلك المعدات وهذه المواد والمؤن تحت إشراف السلطات المذكورة إلى أن يعاد تصديرها أو إلى أن يتم التصرف فيها وفقاً للوائح الجمركية .

4 - الرسوم التي يفرضها أى من الطرفين المتعاقدين أو تلك التي يسمح بفرضها على مؤسسة النقل الجوى المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر مقابل استخدام المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية - يجب ألا تكون أعلى من الرسوم التي تدفع من قبل مؤسسة النقل الجوى لذلك الطرف المتعاقد التي تقوم بتشغيل خطوط جوية دولية منتظمة .

## المادة (7)

### تطبيق التشريعات الوطنية

1 - تسرى قوانين ولوائح كل من الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول أو مغادرة الركاب وأطقم الطائرات والبضائع إلى إقليمه ومنه ، وبصفة خاصة اللوائح المتعلقة بالدخول والتخليص والهجرة وجوازات السفر والجمارك والنقد المتداول والإجراءات الطبية وإجراءات الحجر الصحي على مايقف إلى إقليم الطرف المتعاقد أو يغادره أو يتواجد فيه من ركاب وأطقم طائرات أو بضائع .

2 - تسرى قوانين ولوائح كل من الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول أو مغادرة الطائرات المستخدمة في خطوط جوية دولية إلى إقليمه ومنه ، أو المتعلقة بملاحة وتشغيل طائرات مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عند تواجدها في إقليمه .

## المادة (8)

### الاعتراف بالشهادات والإجازات

يعترف كل من الطرفين المتعاقدين بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والإجازات الصادرة أو المعتمدة من الطرف المتعاقد الآخر والتي مازالت سارية المفعول وذلك بقصد استغلال الخطوط المتفق عليها ، بشرط أن تكون تلك الشهادات أو الإجازات التي تم إصدارها أو اعتمادها مطابقة للمعايير التي تنص عليها الاتفاقية . ومع ذلك يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الاعتراف فيما يتعلق بالطيران فوق إقليمه أو الهبوط فيه بشهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والإجازات الصادرة أو المعتمدة لأي من رعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر .

## المادة (9)

### المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط المتفق عليها

1 - يجب أن تتاح لمؤسسات النقل الجوي المعينة من كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة لتشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة بين إقليميهما .



2 - على مؤسسات النقل الجوي المعينة من كل طرف متعاقد أن تراعى مصالح مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر عند تشغيلها الخطوط المتفق عليها وعلى الأخص حتى لا تؤثر بلا مبرر على الخطوط التي تشغيلها على نفس الطرق كلها أو جزء منها .

3 - يجب أن تتناسب الخطوط المتفق عليها التي تقوم بتشغيلها مؤسسات النقل الجوي المعينة من كل من الطرفين المتعاقدين مع متطلبات الجمهور للنقل على الطرق المحددة ، وأن يكون هدفها الرئيسي توفير حمولة معقولة بمعامل معقول تتناسب مع الاحتياجات القائمة والمتوقعة بطريقة معقولة لنقل الركاب والبضائع بما فيها البريد من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي . ويجب أن يتم نقل الركاب والبضائع بما في ذلك البريد سواء في حالة الأخذ من أو الإنزال في نقاط واردة في الطرق المحددة في أقاليم دول غير تلك عينت المؤسسة وفقاً للمبادئ العامة التي تقضى بأن تتناسب الحمولة مع :

( أ ) احتياجات الحركة من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة .

( ب ) احتياجات الحركة في المنطقة التي تمر خلالها الخطوط المتفق عليها ، وذلك بعد مراعاة خطوط النقل الأخرى التي تسيرها مؤسسات النقل الجوي التابعة للدول التي تشملها المنطقة .

( ج ) احتياجات مؤسسة النقل الجوي في عملياتها العابرة .

### المادة ( 10 )

#### توفير معلومات التشغيل

١ - على مؤسسة النقل الجوي المعينة من كل من الطرفين المتعاقدين أن تعرض مسبقاً على سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر جداول الرحلات متضمنة معلومات عن طراز الطائرات التي سيتم استخدامها للموافقة عليها ، وذلك قبل البدء في تسيير الخطوط المتفق عليها بوقت كاف .

2 - ويسرى الحكم المشار إليه في هذه المادة على أية تغييرات لاحقة على الخطوط المتفق عليها .

## المادة ( 11 )

### أمن الطيران

1 - يؤكد الطرفان المتعاقدان أن التزامهما تجاه بعضهما الآخر بحماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق ، ويقوم الطرفان المتعاقدان على وجه التحديد بالعمل وفقاً لأحكام الاتفاقية الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات والموقعة في طوكيو في 14 شتبر 1963 م ، والاتفاقية الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970 م واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني والموقعة في مونتريال في 23 شتبر 1971 م وبروتوكول قمع أعمال العنف المحظورة بمطارات الطيران المدني الدولي ، المصادق عليه بمونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988 وكل اتفاق يهتم أمن الطيران المدني الذي يصادق عليه الطرفان فيما بعد .

2 - يقوم الطرفان المتعاقدان، عند الطلب ، بتقديم كافة المساعدات اللازمة لبعضها الآخر لمنع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية والأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطواقمها وضد سلامة المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني .

3 - يجب على الطرفين المتعاقدين في علاقاتهما المتبادلة ، مراعاة أحكام أمن الطيران الموضوع من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والمعينة كملاحق لاتفاقية الطيران المدني الدولي وذلك إلى المدى الذي تنطبق فيه هذه الأحكام عليهما وأن يطلب الطرفان المتعاقدان من مشغلي الطائرات المسجلة لديهم أو مشغلي الطائرات الكائنة بمقر أعمالهم الرئيسية أو إقامتهم الدائمة في إقليميهما وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما العمل طبقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة .

4 - يوافق كل طرف متعاقد أنه يجوز أن يطلب من مشغلي الطائرات مراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة (3) أعلاه والتي يطلبها الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى مفادرة إقليمه أو أثناء التواجد فيه ، وعلى كل طرف متعاقد التأكد من تطبيق الإجراءات المناسبة في إقليمه بشكل فعال لحماية الطائرات وتفتيش الركاب وطاقم القيادة والمواد المحمولة باليد والأمتعة والبضائع وخزين الطائرة قبل وأثناء الصعود أو التحميل . كذلك على كل طرف متعاقد الاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ أية إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين .

5 - في حالة حدوث أو تهديد بحدوث استيلاء غير مشروع على طائرة مدنية أو أى أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرة وركابها وطاقمها وضد المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية ، يتوجب على الطرفين المتعاقدين أن يساعد كل منهما الآخر بتسهيل الاتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لإنهاء مثل تلك الحادثة أو التهديد بحدوثها بسرعة وأمان وإلى الحد الذى يمكن تطبيقه فى مثل هذه الظروف .

### المادة ( 12 )

### التعريفات

1 - يقصد باصطلاح «تعرفه» فى الفقرات التالية الأسعار التى تدفع لنقل الركاب والبضائع وشروط تطبيقها بما فى ذلك أجور وشروط الوكالة والخدمات المساعدة الأخرى ، ولا يدخل فى ذلك مقابل وشروط نقل البريد .

2 - تحدد التعريفات التى تتقاضاها المؤسسات التابعة لطرف متعاقد للنقل إلى ومن إقليم الطرف المتعاقد الآخر فى مستويات معقولة مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك بما فيها تكلفة التشغيل والربح المعقول والتعريفات التى تتقاضاها مؤسسات النقل الجوى الأخرى .

3 - تحدد التعريفات المشار إليها فى الفقرة (2) من هذه المادة ، إن أمكن ، بالاتفاق بين مؤسسات النقل الجوى المعينة لكلا الطرفين المتعاقدين بعد التشاور مع مؤسسات النقل الجوى الأخرى التى تعمل على الطريق كله أو جزء منه ، ويتم هذا الاتفاق كلما أمكن باستخدام إجراءات الاتحاد الدولى للنقل الجوى الخاصة بتحديد التعريفات .

4 - يجب تقديم التعريفات التي يتم الاتفاق عليها إلى سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين لاعتمادها وذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل بها بتسعين (90) يوماً على الأقل ، ويجوز إنقاص هذه المدة في الحالات التي تقتضى ذلك بشرط موافقة السلطات المذكورة .

5 - تصدر الموافقة على التعريفات صراحة ، وفي حالة عدم إعلان أى من سلطات الطيران عن عدم موافقتها خلال ثلاثين (30) يوماً من تاريخ تقديم التعريفات طبقاً للفقرة (4) من هذه المادة ، تعتبر هذه التعريفات أنها قد اعتمدت . وفي حالة إنقاص المدة المحددة لتقديم التعريفات طبقاً للفقرة (4) يجوز لسلطات الطيران أن تتفق على تقليل المدة التي يلزم فيها الإخطار بعدم الموافقة عن ثلاثين (30) يوماً .

6 - إذا لم يتم الاتفاق على تعرفه وفقاً للفقرة (3) من هذه المادة ، أو إذا قامت إحدى سلطات الطيران خلال المدة المقررة وفقاً للفقرة (5) من هذه المادة بإخطار سلطات الطيران الأخرى بعدم موافقتها على تعرفه حددت طبقاً لأحكام الفقرة (3) المذكورة ، وجب على سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين تحديد التعريفه بالاتفاق المشترك بينهما بعد التشاور مع سلطات الطيران التابعة لأية دولة أخرى تعتبر مشورتها مفيدة لهما .

7 - إذا لم تتمكن سلطات الطيران من الاتفاق على أية تعرفه تقدم لها وفقاً للفقرة (4) من هذه المادة ، أو تحديد أية تعرفه وفقاً للفقرة (6) من هذه المادة ، وجب فض النزاع بينهما وفقاً لأحكام المادة (17) من هذا الاتفاق .

8 - تظل التعريفه المحددة وفقاً لأحكام هذه المادة سارية المفعول إلى أن يتم تحديد تعرفه جديدة . ومع ذلك لايجوز أن يمتد العمل بأية تعرفه لأكثر من اثني عشر شهراً بعد التاريخ المحدد لانتهاه العمل بها .

## المادة (13)

## تقديم الإحصائيات

تزود سلطات الطيران التابعة لطرف متعاقد ، سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناء على طلبها بالبيانات الإحصائية الدورية وغيرها التى قد تكون مطلوبة بصورة معقولة من أجل إعادة النظر فى الحمولة التى تقلها على الخطوط المتفق عليها مؤسسات النقل الجوى المعينة التابعة للطرف المتعاقد والمشار إليه بالطرف الأول فى هذه المادة . ويجب أن تشمل هذه البيانات جميع المعلومات اللازمة لتحديد كمية الحركة التى نقلتها هذه المؤسسات على الخطوط المتفق عليها وكذا منبع هذه الحركة وجهتها المقصودة .

## المادة (14)

## تحويل الإيرادات

1 - يمنع كل طرف متعاقد مؤسسة / مؤسسات النقل الجوى المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر لفائض الإيرادات عن المصروفات الذى تحققه فى إقليم الطرف المتعاقد الآخر . وتم هذه التحويلات طبقاً للوائح الصرف الأجنبى للطرف المتعاقد الذى تم تحقيق تلك الإيرادات فى إقليمه . ويتم التحويل على أساس أسعار الصرف الرسمية ، وفى حالة عدم وجود أسعار صرف رسمية ، يتم التحويل على أساس الأسعار السائدة فى سوق الصرف الأجنبى للمدفوعات الجارية .

2 - إذا فرض أحد الطرفين المتعاقدين أية قيود على تحويل فائض الإيرادات عن المصروفات الذى تحققه مؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، كان لهذا الطرف الحق فى فرض قيود مماثلة على مؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الأول .

## المادة (15)

## النشاطات التجارية

يسمح لمؤسسات النقل الجوى التابعة لأى من الطرفين المتعاقدين أن تحضر وتستبقى فى إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، موظفى جهازها الإدارى والفنى والعمليات وغيرهم من المتخصصين اللازمين لإدارة وتشغيل خطوطها الجوية ، وذلك وفقاً لقوانين ولوائح هذا الطرف الخاصة بالدخول والإقامة والعمل .

## المادة (16)

## المشاورات

- 1 - تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر وبروح التعاون الوثيق لضمان تنفيذ أحكام هذا الاتفاق والجداول الملحقه بها ومراعاة تطبيقها بصورة مرضية ، كما تقوم تلك السلطات بالتشاور فيما بينها لتعديل تلك الأحكام إذا اقتضى الأمر ذلك .
- 2 - يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من الطرف المتعاقد الآخر الدخول في مشاورات ، شفاهة أو كتابة ، وتبدأ هذه المشاورات خلال فترة ستين (60) يوماً من تاريخ تسلم الطلب ، إلا إذا اتفق كلا الطرفين المتعاقدين على مد أو تقصير هذه الفترة .

## المادة (17)

## تسوية النزاعات

- 1 - إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق وجب عليهما أولاً محاولة تسويته بالتفاوض .
- 2 - فإذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية للخلاف عن طريق المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالته إلى شخص أو هيئة للفصل فيه ، أو يحال النزاع بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين إلى هيئة مؤلفة من ثلاثة محكمين يعين كل طرف متعاقد محكماً واحداً له ويختار المحكمان المعينان المحكم الثالث ، وعلى كل طرف متعاقد أن يعين محكماً له خلال فترة ستين (60) يوماً من تاريخ تسلم أحد الطرفين المتعاقدين مذكرة الإخطار بالطرق الدبلوماسية من الطرف الآخر يطلب فيها إحالة النزاع إلى التحكيم ، ويتم تعيين المحكم الثالث خلال فترة (60) يوماً أخرى فإذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين محكم خلال الفترة المحددة ، أو تعذر تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة ، يقوم رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين بتعيين المحكم أو المحكمين بحسب الأحوال ، وفي جميع هذه الحالات يجب أن يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة وأن يرأس هيئة التحكيم .

- 3 - يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أى قرار يصدر بموجب الفقرة (2) من هذه المادة ، وكذلك يلتزم الطرفان المتعاقدان بجميع مصاريف الدخول فى المنازعات بالتساوى .
- 4 - إذا استمر أى من الطرفين المتعاقدين أو إذا استمرت مؤسسة النقل الجوى المعينة من أى من الطرفين المتعاقدين فى عدم الامتثال للقرارات الصادرة بموجب الفقرة (2) من هذه المادة ، جاز للطرف المتعاقد الآخر أن يحدد ويوقف أو يلغى أية حقوق كان قد منحها بموجب هذا الاتفاق للطرف المتعاقد المتخلف أو لمؤسسة / مؤسسات النقل الجوى المتخلفة التابعة لذلك الطرف المتعاقد .

### المادة (18)

#### التعديلات

- 1 - إذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين فى تعديل أى نص من نصوص هذا الاتفاق ، بما فى ذلك جداول الطرق الملحقه به ، فعليه أن يطلب إجراء مشاورات وفقاً لأحكام المادة (16) من هذا الاتفاق .
- 2 - إذا كان التعديل متعلقاً بأحكام الاتفاق أو بجداول الطرق الملحقه به ، فيجب أن تتم الموافقة عليه من جانب كل من الطرفين المتعاقدين وفقاً لذات الإجراءات المنصوص عليها فى المادة (22) من هذا الاتفاق .

### المادة (19)

#### التسجيل لدى المنظمة الدولية

#### للطيران المدنى

يسجل هذا الاتفاق وأية تعديلات لاحقة له لدى المنظمة الدولية للطيران المدنى .

المادة ( 20 )

الإنهاء

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف الآخر في أي وقت بأنه قرر إنهاء هذا الاتفاق ، على أن يتم إبلاغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني . وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد مرور اثني عشر ( 12 ) شهراً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار ما لم يتم سحب إخطار الإنهاء باتفاق الطرفين المتعاقدين قبل انتهاء هذه المدة . وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه للإخطار فيعتبر أنه قد تسلمه بعد مضي أربعة عشر ( 14 ) يوماً من تاريخ تسلم المنظمة الدولية للطيران المدني للإخطار .

المادة ( 21 )

الملاحق

تعتبر ملاحق هذا الاتفاق جزءاً لا يتجزأ منه ، وأية إشارة إلى هذا الاتفاق تعني الإشارة إلى الملاحق المذكورة ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك .

المادة ( 22 )

تاريخ نفاذ الاتفاق

- ١ - يدخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ ابتداءً من تاريخ آخر إخطار من خلال القنوات الدبلوماسية بإتمام الإجراءات الدستورية اللازمة للمصادقة عليه في كل من الطرفين المتعاقدين .
  - ٢ - يحل هذا الاتفاق محل الاتفاق المبرم بين الطرفين المتعاقدين بتاريخ 19 مايو 1960 وذلك عند سريان مفعوله .
- وإثباتاً لما تقدم قام الموقعان أدناه بالتوقيع على هذا الاتفاق ، وذلك بموجب السلطة المخولة لهما لهذا الغرض بعد تبادل وثائق التفويض والتأكد من صحتها .
- حرر هذا الاتفاق في مدينة الرباط بتاريخ ٢٨ صفر 1420 هجرية الموافق ١٣ يونيو 1999 ميلادية من أصلين باللغة العربية .

عن

حكومة جمهورية مصر العربية

( التوقيع )

عن

حكومة المملكة المغربية

( التوقيع )



## ملحق جدول الطرق

1 - الطرق المغربية :

يحق لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة المملكة المغربية تشغيل الطرق التالية في كلا الاتجاهين :

نقاط في المغرب :	- نقاط وسطية -	نقاط في مصر -	نقاط ماوراء
نقطتان يتم	نقطتان يتم	3 نقاط يتم	نقطتان يتم
الإخطار بهما	الإخطار بهما	الإخطار بها	الإخطار بهما

2 - الطرق المصرية :

يحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل حكومة جمهورية مصر العربية تشغيل الطرق التالية في كلا الاتجاهين :

نقاط في مصر :	- نقاط وسطية -	نقاط في المغرب -	نقاط ماوراء
نقطتان يتم	نقطتان يتم	3 نقاط يتم	نقطتان يتم
الإخطار بهما	الإخطار بهما	الإخطار بها	الإخطار بهما

ملحوظة :

1 - يجوز لمؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة إلغاء نقاط وسطية أو نقاط ماوراء على الطرق المعينة لها على أي من رحلاتها أو جميعها ، شريطة أن تبدأ / تنتهي هذه الرحلات من نقطة في إقليم الطرف المتعاقد الذي عينها .

2 - يتم تشغيل الرحلات الجوية بدون حقوق الحرية الخامسة في الوقت الحاضر .

3 - يسمح لكل مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي بجمع نقطتين داخل إقليم الطرف

المتعاقد الآخر وذلك بدون حقوق نقل .