

**مرسوم رقم (٢٣) لسنة ١٩٩٥**  
**بالتصديق على اتفاق النقل الجوي**  
**بين حكومة دولة قطر وحكومة المملكة المغربية<sup>(١)</sup>**

نحن خليفة بن حمد آل ثاني أمير دولة قطر،

بعد الاطلاع على النظام الأساسي المؤقت المعدل ، وبخاصة على المواد (٢٣) ، (٢٤) ، (٣٤) منه ،  
وعلى قرار مجلس الوزراء في اجتماعه العادي رقم (٣٧) لعام ١٩٨٤ ، المنعقد بتاريخ ١٢/١٢/١٩٨٤ ،  
بالموافقة على اتفاق النقل الجوي بين حكومة دولة قطر وحكومة المملكة المغربية،  
وعلى الاتفاق الموقع بمدينة الرباط بتاريخ ٢٠/٣/١٩٩٧ ،  
وعلى وثيقة التصديق الصادرة في الرابع والعشرين من شهر شعبان سنة ١٤٠٧ ، الموافق للثاني والعشرين  
من شهر ابريل سنة ١٩٨٧ ،  
وعلى اقتراح وزير المواصلات والنقل ،  
وعلى مشروع المرسوم المقدم من مجلس الوزراء ،  
رسمنا بما هو آت :

**مادة (١)**

صودق على اتفاق النقل الجوي بين حكومة دولة قطر وحكومة المملكة المغربية ، الموقع في مدينة الرباط بتاريخ  
٢٠/٣/١٩٩٧ ، المرفق نصه بهذا المرسوم، ويكون له قوة القانون وفقاً للمادة (٢٤) من النظام الأساسي المؤقت  
المعدل .

**مادة (٢)**

على جميع الجهات المختصة ، كل فيما يخصه ، تنفيذ هذا المرسوم . ويعمل به من تاريخ صدوره. وينشر في  
الجريدة الرسمية .

**خليفة بن حمد آل ثاني**  
أمير دولة قطر

صدر في قصر الريان بتاريخ : ١١/١٠/١٤١٥ هـ  
الموافق : ١٢/٣/١٩٩٥ م

(١) نشر بالجريدة الرسمية العدد (٢) لسنة ١٩٩٥ م .

## اتفاق بين دولة قطر والمملكة المغربية بشأن النقل الجوي

إن حكومة دولة قطر وحكومة المملكة المغربية، رغبة منهما في تدعيم وتنمية قطاع النقل الجوي بين بلديهما، والاستمرار في التعاون العربي والدولي في هذا الميدان، على أوسع نطاق ممكن، ورغبة منهما في أن تطبق على الرحلات الجوية المبادئ والبنود التي تتضمنها معاهدة الطيران المدني الدولي، الموقع عليها في مدينة شيكاغو يوم ٧ كانون الأول (ديسمبر) ١٩٤٤،

قد عينا مندوبيهما المفوضين عنهما عن حكومة دولة قطر :

السيد جاسم يوسف جمال  
سفير دولة قطر  
بالمملكة المغربية

عن حكومة المملكة المغربية :

السيد محمد أبو عمود  
وزير النقل

الذان - بعد تبادل وثائق تفويضيهما، التي ظهرت صحيحة ومستوفية للشروط المطلوبة - قد اتفقا على ما يلي:

### مادة (١)

#### تعريف

فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق، مالم يقتض سياق النص خلاف ذلك.

- ١ - يقصد بكلمة (المعاهدة) : معاهدة الطيران المدني الدولي، المعدة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر سنة ١٩٤٤ ، وملحقاتها المعتمدة وفقاً للمادة (٩٠) من تلك المعاهدة، وأي تعديلات لهذه الملحقات أو للمعاهدة تتم طبقاً لحكم المادتين (٩٠) و (٩٤) منها، طالما أن هذه الملحقات والتعديلات قد أصبحت سارية المفعول، أو تم التصديق عليها من كل من الطرفين المتعاقدين.
- ٢ - يقصد بعبارة (سلطات الطيران) بالنسبة لدولة قطر : إدارة الطيران المدني بوزارة المواصلات والنقل، أو أي هيئة أو شخص يعهد إليه القيام بوظائفها.

- وبالنسبة للمملكة المغربية : إدارة الجو بوزارة النقل، أو أي هيئة أو شخص يعهد إليه اقيام بوظائفها.
- ٣ - يقصد بعبارة (المؤسسة المعين) : مؤسسة النقل الجوي التي تم تعيينها ورخص لها طبقاً للمادة الرابعة من هذا الاتفاق.
- ٤ - يقصد بكلمة (إقليم) فيما يتعلق بأي من الدولتين : المعنى الموضح بخصوص هذا الاصطلاح في المادة الثانية من المعاهدة.
- ٥ - يكون للاصطلاحات (خط جوي) و(خط جوي دولي) و (مؤسسة نقل جوي) و(هبوط غير تجاري): المعاني الموضحة بخصوص كل منها في المادة السادسة والتسعين من المعاهدة.

## مادة (٢)

### تطبيق معاهدة الطيران المدني الدولي (شيكاغو ١٩٤٤)

تخضع أحكام هذا الاتفاق لأحكام المعاهدة المذكورة ، طالما كانت أحكام المعاهدة مطبقة على الخطوط الجوية الدولية المنتظمة.

## مادة (٣)

### حقوق النقل

١ - يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف الآخر الحقوق التالية، فيما يتعلق بتشغيل خطوطه الجوية الدولية المنتظمة.

( أ ) الطيران عبر إقليمه دون هبوط.

( ب ) الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية.

٢ - يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق الموضحة في هذا الاتفاق؛ لغرض إنشاء خطوط جوية دولية منتظمة ، على الطرق المبينة في الجزء المخصص لذلك في جدول الطرق الملحق بهذا الاتفاق. ويطلق على هذه الخطوط والطرق : (الخطوط المتفق عليها) و (الطرق المحددة) على التوالي. وتتمتع المؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين - أثناء تشغيلها خطأً متفقاً عليه، على أي طريق محدد، بالاضافة إلى الحقوق الموضحة في الفقرة الأولى 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 وبريد.

٣ - ليس في نصي الفقرة الثانية من هذه المادة، ما يمكن تفسيره على أنه يمنح المؤسسة المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين حق أخذ ركاب وبضائع وبريد نظير أجر ومكافأة، من نقطة داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى داخل نفس الإقليم.

## مادة (٤) تعيين المؤسسات

- ١ - يحق لكل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف الآخر - كتابة - بتعيين مؤسسة نقل جوي؛ لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها على الطرق المحددة.
- ٢ - على الطرف المتعاقد الآخر، عند استلام هذا الإخطار، أن يصدر تراخيص التشغيل اللازمة للمؤسسة المعنية بون تأخير، مع مراعاة أحكام الفقرتين (٣) و (٤) من هذه المادة.
- ٣ - يجوز لسلطات الطيران، لدى أي من الطرفين المتعاقدين، أن تطلب من المؤسسة المعنية من الطرف المتعاقد الآخر إثباتاً أنه تتوافر فيها الشروط المعقولة، التي تتطلبها القوانين والقواعد التي تطبقها عادة هذه السلطات، على تشغيل الخطوط الجوية الدولية المنتظمة، وبشرط أن تكون هذه القوانين والقواعد متفقة مع أحكام المادة.
- ٤ - يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحقه في عدم الموافقة على منح تراخيص التشغيل المشار إليها في الفقرة الثانية من هذه المادة، أو فرض ما يراه ضرورياً من شروط، ويجب على المؤسسة المعنية اتباعها، عند ممارستها للحقوق المبينة في المادة الثالثة من هذا الاتفاق، وذلك في أية حال لا يقتنع فيها هذا الطرف المتعاقد، بأن جزءاً هاماً من ملكية هذه المؤسسة ومجلس إدارتها الفعلية، في يد الطرف المتعاقد الذي عينها، أو في يد رعاياها.
- ٥ - يجوز للمؤسسة المعنية، الصادر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو، أن تبدأ في أي وقت تشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها، بشرط أن تكون الأجور، المطبقة وفقاً لأحكام المادة العاشرة من هذا الاتفاق، سارية المفعول بالنسبة لتلك الخطوط.
- استثناء من أحكام الفقرة الرابعة من هذا الاتفاق، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يعين مؤسسة مشتركة للنقل الجوي، مكونة طبقاً للمواد (٧٧) و (٧٩) من المعاهدة. وعلى الطرف المتعاقد الآخر قبول تعيين هذه المؤسسة، وذلك بشرط:
  - ( أ ) أن تكون الملكية الجوهرية، ومجلس الإدارة الفعلي لمؤسسة التشغيل المشتركة، في يد الدول المشار إليها في مذكرة التفاهم الملحقه بالاتفاق، أو في يد رعاياها.
  - ( ب ) مراعاة تطبيق أحكام قرارات مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني التي صدرت، أو تلك التي تصدر تنفيذاً لأحكام المادة (٧٧) من المعاهدة الخاصة بجنسية وتسجيل الطائرات، على الطائرات التي يجري تشغيلها بواسطة وكالات التشغيل المشتركة.

## مادة (٥) إلغاء أو وقف تراخيص التشغيل

- ١ - يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق إلغاء تراخيص، أو وقف مؤسسة النقل الجوي المعنية من الطرف المتعاقد الآخر، عن ممارسة الحقوق المبينة في المادة الثالثة من هذا الاتفاق، أو عرض ما يراه ضرورياً من شروط على ممارسة هذه الحقوق، وذلك في الحالات الآتية:

( أ ) في أية حالة لا يقتنع فيها بأن جزءاً هاماً من ملكية هذه المؤسسة، ومجلس إدارتها الفعلي في يد الطرف المتعاقد الآخر الذي عينها، أو في يد رعاياه، وذلك ما لم تكن المؤسسة المعينة شركة مشتركة، مستثناة وفقاً لحكم الفقرة (٤) من المادة (٤) من هذا الاتفاق، ومستوفاة لشروط الاستثناء.

( ب ) في حالة تقصير هذه المؤسسة في اتباع القوانين واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر الذي منح هذه الحقوق.

( ج ) في حالة عدم قيام المؤسسة المذكورة بالتشغيل طبقاً لشروط المقررة في هذا الاتفاق.

٢ - لا يتم الوقف أو الإلغاء أو فرض الشروط المنوه عنها في الفقرة (١) من هذه المادة، إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر، ما لم يكن من الضروري القيام بذلك فوراً؛ لمنع وقوع مخالفات جديدة للقوانين واللوائح.

### مادة (٦)

#### الإعفاء من الرسوم والضرائب

١ - تعفى الرسوم الجمركية، ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب الأخرى، الطائرات التي تسيروها المؤسسات المعينة من الطرفين المتعاقدين، والتي تعمل على الخطوط الجوية الدولية المنتظمة. وكذلك كميات الوقود، وزيوت التشحيم، وقطع الغيار، والمعدات العادية، وخزین الطائرات (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والدخان) الموجودة على متن هذه الطائرات، لدى وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، بشرط أن تظل هذه المعدات والمؤن على متن الطائرات، لحين إعادة تصديرها، أو استخدامها على الجزء من الرحلة الذي يتم فوق ذلك الإقليم.

تعفى كذلك من نفس الرسوم والضرائب، باستثناء الضرائب التي يتم تحصيلها مقابل الخدمة المقدمة:

( أ ) خزین الطائرات الذي تمون به في إقليم الطرف المتعاقد، وفي الحدود التي تقرها السلطات التابعة لذلك الإقليم؛ وذلك لاستعمالها على متن الطائرات المغادرة، المستعملة في الخطوط الجوية الدولية، والتي يسيروها الطرف المتعاقد الآخر.

( ب ) قطع الغيار التي يتم إدخالها في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين؛ بغرض صيانة أو إصلاح الطائرات المستخدمة على الخطوط الجوية الدولية، بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

( ج ) الوقود وزيوت التشحيم التي تمون بها الطائرات في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين، والمخصصة للطائرات المغادرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر، والمستخدم في النقل الجوي الدولي، حتى ولو تم استعمالها على جزء من الرحلة، يتم فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي تزودت منه بهذه المواد..

ويجوز وضع المواد المشار إليها في البنود ( أ ) و ( ب ) و ( ج ) من هذه الفقرة تحت إشراف السلطات الجمركية أو رقابتها.

## مادة (٧) إنزال معدات ومؤن الطائرات

لا يجوز إنزال المعدات العادية الخاصة بالطائرات، وكذلك المواد والمؤن على متن الطائرات التابعة لأي من الطرفين في إقليم الطرف الآخر، إلا بعد موافقة السلطات الجمركية في هذا الإقليم. وفي هذه الحالة تظل هذه المواد والمعدات والمؤن تحت إشراف هذه السلطات المذكورة حتى وقت إعادة تصديرها أو إلى أن يتم التصرف فيها وفقاً للقواعد الجمركية.

## مادة (٨) المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط الجوية الدولية المتفق عليها

- ١ - تتاح للمؤسسات المعنية من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها على الطرق المحددة بين إقليميهما.
- ٢ - يكون الهدف الرئيسي للحمولة التي تعرضها المؤسسات المعنية من جانب الطرفين المتعاقدين على الطرق المحددة توفير حمولة بمعامل معقول تتناسب وحاجة النقل الجوي المتوقعة بصورة معقولة بين إقليمي الطرفين المتعاقدين.
- ٣ - مع مراعاة المبادئ السالفة الذكر، يجوز تعديل الحمولة التي تعرضها المؤسسات المعنية، في حالة ما إذا دلت الإحصائيات على أن معامل الحمولة على الخطوط الجوية مجتمعة، قد بلغ حداً معقولاً خلال فترة الإثنى عشر شهراً السابقة.
- ٤ - تكون الحمولة المقدمة، عند بداية التشغيل، محل اتفاق بين الطرفين المتعاقدين، قبل افتتاح الخطوط المتفق عليها. وتتم مناقشة مقدار تلك الحمولة فيما بعد، من وقت لآخر، بين سلطات طيران الطرفين المتعاقدين، واعتماد ما يتم الاتفاق عليه من تعديلات في الحمولة، عن طريق تبادل المذكرات بين سلطات طيران الطرفين المتعاقدين.
- تضع سلطات الطيران في اعتبارها - عند مناقشتها لمقدار الحمولة - مصلحة النقل الجوي، وإمكان تنشيط الطلب، وكذلك مقتضيات التشغيل الاقتصادي السليم، والمنافسة العادلة بين المؤسسات المعنية.
- ٥ - على مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل كل من الطرفين، أن تزود سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر، بمعلومات عن طراز الطائرات، وبرامج الرحلات، والحمولة المعروضة على الطرق المحددة، وأية معلومات أخرى تطلبها سلطات طيران دولتي الطرفين المتعاقدين، قبل ثلاثين يوماً على الأقل من افتتاح الخطوط على الطرق المحددة، وفقاً للمادة الثالثة من هذا الاتفاق؛ وذلك للحصول على موافقة تلك السلطات.
- ٦ - للمؤسسات المعنية الحق في أخذ وإنزال ركاب وبيريد وبضائع في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، سواء كانت متجهة إلى، أو صادرة من نقط في إقليم دول أخرى، مبينة في جداول الطرق المحددة، طبقاً لما هو متفق عليه

في جدول الطرق الملحق بهذا الاتفاق. ويجري مزاولة هذه الحركة بصفة مكملة بالنسبة للحركة الأصلية بين الطرفين، على أن لا تؤثر الحمولة المعروضة لهذه الحركة على نمو الحركة المحلية والإقليمية تأثيراً لا مبرر له . ويجب على المؤسسة، أو المؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين - عند عرضها لحمولة متعلقة بنقل الحركة القاصدة إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، والقادمة من نقاط واقعة على الطرق المحددة، والعكس - أن تأخذ في اعتبارها المصالح الرئيسية للمؤسسات المعينة من جانب الطرف المتعاقد الآخر في هذه الحركة، حيث لا تسيء إلى مصالح تلك المؤسسات.

٧ - إذا رأت سلطات الطيران أن لدى أحد الطرفين المتعاقدين، أن المؤسسات المعينة لا تراعي ولا تطبق المبادئ الواردة في هذه المادة تطبيقاً ملائماً، فعليها أن تتشاور مع سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر؛ للوصول إلى حل لهذا الموقف.

وتحقيقاً لهذا الغرض، تقوم سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين بتبادل المعلومات فيما بينهما بصفة دورية، والرد على الطلبات التي يقدمها الطرف المتعاقد الآخر، خلال فترة لا تتجاوز ثلاثين يوماً من تاريخ الطلب. وفي حالة ما إذا تعذر تسوية الموضوع - بواسطة المشاورات بين سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين - يمكن تطبيق المادة الرابعة عشرة من هذا الاتفاق.

## مادة (٩)

### تطبيق القوانين الوطنية

١ - تسري القوانين والقواعد واللوائح، المعمول بها لدى أي من الطرفين المتعاقدين - والخاصة بدخول الطائرات التي تعمل في خطوط جوية دولية في إقليمه، أو المغادرة له، أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات وملاحقتها - على طائرات مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر، أثناء وجودها في حدود ذلك الإقليم، وعلى أن تلتزم بها هذه الطائرات بمجرد دخولها وعند خروجها، وأثناء وجودها داخل إقليم الطرف الأول.

٢ - يعترف كل من الطرفين المتعاقدين بشهادات صلاحية الطائرات للطيران، وشهادات الأهلية لأفراد الركب الطائر، والإجازات، وجميع المستندات التي يصدرها، أو يتعهد بها الطرف المتعاقد الآخر؛ إلا أن كل طرف متعاقد يحتفظ - فيما يتعلق بالطيران فوق إقليمه - بحقه في عدم الاعتراف بشهادات الأهلية، أو الإجازات التي يمنحها لأي من رعاياه الطرف المتعاقد الآخر.

## مادة (١٠)

### الأجور

١ - يقصد باصطلاح (الأجر) في الفقرات التالية؛ الأسعار التي تدفع لنقل الركاب والبضائع، وشروط النقل التي تحدد بموجبها تلك الأسعار، بما في ذلك مقابل الوكالة، والخدمات المساعدة الأخرى وشروطها، مع استبعاد مقابل وشروط نقل البريد.

٢ - تحدد الأجر التي تتقاضاها المؤسسات التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، عن النقل إلى ومن إقليم الطرف المتعاقد الآخر في مستويات معقولة، مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك؛ بما فيها تكاليف التشغيل، والربح المعقول، والأجر التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي الأخرى.

٣ - تحدد الأجر المشار إليها في الفقرة (٢) من هذه المادة، بالاتفاق بين مؤسسات النقل الجوي المعنية، التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين، بعد التشاور مع مؤسسات النقل الجوي الأخرى، التي تعمل على الطريق كله أو جزء منه. ويتم هذا الاتفاق - كلما أمكن ذلك - وفقاً لإجراءات اتحاد مؤسسات النقل البحري الدولية الخاصة بتحديد الأجر.

٤ - تعرض الأجر - التي يتم الاتفاق عليها على هذا النحو - على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين لإعتمادهما، وذلك قبل الموعد المقترح لبدء العمل بها بخمسة وأربعين يوماً على الأقل، قبل الموعد المقترح لبدء العمل بها. ويجوز تقصير هذه المدة في حالات خاصة، تبعاً لاتفاق السلطات المذكورة.

٥ - يجوز منح هذه الموافقة بطريقة رسمية. وفي حالة ما إذا لم تعلن أي من سلطات الطيران عن عدم موافقتها، خلال ثلاثين يوماً من تاريخ عرض الأجر، طبقاً للفقرة الرابعة من هذه المادة، فتعتبر هذه الأجر قد ووفق عليها. وفي حالة تقصير المدة المحددة لعرض الأجر، طبقاً للفقرة الرابعة، فيجوز لسلطات الطيران أن تتفق على تقليل المدة، التي يلزم فيها الإخطار بعدم الموافقة، عن ثلاثين (٣٠) يوماً.

٦ - إذا لم يتم الاتفاق على الأجر وفقاً للفقرة (٣) من هذه المادة أو إذا قامت إحدى سلطات الطيران - خلال المدة المقررة وفقاً لأحكام الفقرة الخامسة من هذه المادة - بإخطار سلطات الطيران الأخرى بعدم موافقتها على أي أجر متفق عليه، طبقاً لأحكام الفقرة الثالثة من هذه المادة، فعلى سلطات الطيران لدى الطرفين، محاولة تحديد الأجر، باتفاق مشترك بينهما.

٧ - إذا لم تتمكن سلطات الطيران من الاتفاق على أي أجر يعرض عليها، وفقاً لنص الفقرة (٤) من هذه المادة، أو إذا لم تتفق على تحديد أي من هذه الأجر، وفقاً لنص الفقرة (٦)، يفض النزاع وفقاً لأحكام المادة الرابعة عشرة من هذا الاتفاق.

٨ - تظل الأجر المحددة وفقاً لأحكام هذه المادة سارية المفعول، إلى أن يتم تحديد أجر جديدة، ومع ذلك، لا يجوز - بموجب هذه الفقرة - أن يمتد العمل بالأجر، لأكثر من اثني عشر شهراً، بعد التاريخ المحدد لإنهائها.

## مادة (١١)

### الإحصائيات

تمد سلطات الطيران لدى كل من الطرفين، سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر - بناء على طلبها - بالبيانات الإحصائية الدورية وغيرها، التي تتطلبها، في الحدود المعقولة؛ بغرض مراجعة الحمولة التي تقدمها المؤسسات المعنية من قبل الطرف المتعاقد الأول على الطرق المتفق عليها، ويجب أن تشمل هذه البيانات كافة المعلومات اللازمة لتحديد كمية الحركة، التي تنقلها هذه المؤسسات على الخطوط المتفق عليها، وكذلك مصدر هذه الحركة ومقصدتها النهائي.



## مادة (١٢)

### إعفاء الإيرادات وتحويلها

١ - يعتبر فائض الإيرادات عن المصروفات - الذي تحققه المؤسسات المعينة من كل من طرفي هذا الاتفاق، في بلد الطرف الآخر - قابلاً للتحويل.

ويتم هذا التحويل على أساس سعر الصرف الدولي السائد وقت إجراء التحويل.

٢ - يتعهد كل طرف متعاقد بإعفاء مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، من الضرائب على الإيرادات والأرباح، الناتجة عن تشغيل طائراتها على خطوط جوية دولية.

## مادة (١٣)

### المشاورات

١ - تحقيقاً للتعاون الوثيق، تقوم سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين، من وقت إلى آخر، بالتشاور فيما بينها؛ وذلك بقصد ضمان تنفيذ أحكام هذا الاتفاق وملحقه، ولمراعاة تطبيقها على وجه مرض، كما عليها أن تتشاور فيما بينها لغرض تعديل هذه الأحكام، إذا ما كان ذلك ضرورياً.

٢ - لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب - كتابة - الدخول في مشاورات، تبدأ خلال ستين يوماً من تاريخ تسلم الطلب، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على مد هذه الفترة.

## مادة (١٤)

### حل المنازعات

١ - إذا نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق، فعليهما - أولاً - محاولة فضه بطريق المفاوضات بينهما.

٢ - إذا لم يصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية الخلاف عن طريق المفاوضات، جاز لهما الاتفاق على إحالته إلى هيئة أو شخص للفصل فيه، فإذا لم يتفق على ذلك، أحيل النزاع، بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين، إلى هيئة تحكيم مشكلة من ثلاثة محكمين؛ يعين كل طرف متعاقد عضواً واحداً منهم، ويتفق العضوان المعينان على هذا الوجه على اختيار العضو الثالث. وعلى كل من الطرفين المتعاقدين أن يعين محكماً خلال (٦٠) يوماً من تاريخ تسلم أحد الطرفين المتعاقدين من الطرف المتعاقد الآخر مذكرة، بالطرق الدبلوماسية، يطلب فيها إحالة النزاع إلى هذه الهيئة، على أن يتم اختيار العضو الثالث خلال (٦٠) يوماً أخرى.

فإذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين العضو الخاص به في خلال الفترة المحددة، أو إذا لم يتم تعيين العضو الثالث في الفترة المحددة، فلرئيس مجلس الطيران المدني للدول العربية - بناء على طلب أي من

الطرفين المتعاقدين - القيام بتعيين محكم أو محكمين وفقاً لما تقتضيه الحالة. ويجب في مثل هذه الحالة أن يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة، وأن يرأس هيئة التحكيم.

٣ - يتعهد الطرفان المتعاقدان تنفيذ أي قرار يصدر وفقاً للفقرة (٢) من هذه المادة.

٤ - يتحمل الطرفان المتعاقدان مصاريف التحكيم بالتساوي، ما تقض هيئة التحكيم بغير ذلك.

## مادة (١٥)

### التعديل

١ - إذا رأى أي من الطرفين المتعاقدين، أنه من المرغوب فيه تعديل أي نص من نصوص هذا الاتفاق، فإن مثل هذه التعديلات - إذا كانت ضرورية، وتم الاتفاق عليها بين الطرفين المتعاقدين، بعد مشاورات تجري بينهما طبقاً لحكم المادة (١٣) من هذا الاتفاق - يسري مفعولها متى تأيدت بتبادل مذكرات بالطرق الدبلوماسية.

٢ - إذا كانت التعديلات تتعلق فقط بنصوص ملحق الخطوط، تتم الموافقة عليها بين سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين.

٣ - يعدل هذا الاتفاق وملحقه على وجه ينسجم مع أي اتفاقية متعددة الأطراف، قد تصبح ملزمة لكلا الفريقين المتعاقدين.

## مادة (١٦)

### التسجيل لدى المنظمة الدولية للطيران المدني

يسجل هذا الاتفاق - وأي تعديلات تجري عليه - لدى المنظمة الدولية للطيران المدني.

## مادة (١٧)

### إنهاء الاتفاق

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر، في أي وقت، بما اتخذته من قرار لإنهاء هذا الاتفاق، على أن يبلغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني. وفي هذه الحالة، ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد مرور اثني عشر شهراً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار ما لم يتم سحب هذا الإخطار - بالاتفاق - قبل انتهاء هذه المدة. وإذا لم يعترف الطرف المتعاقد الآخر باستلامه للإخطار، فيعتبر أنه تسلمه بعد مضي أربعة عشر يوماً من تاريخ استلام المنظمة الدولية للطيران المدني لهذا الإخطار.

مادة (١٨)  
الملحقات

تعتبر ملحقات هذا الاتفاق جزء من الاتفاق. وأي إشارة إلى الاتفاق تعني الإشارة إلى الملحقات، ما لم ينص صراحة على خلاف ذلك.

مادة (١٩)  
سريان المفعول

يوضع هذا الاتفاق موضع التنفيذ بصفة مؤقتة من تاريخ التوقيع عليه، ويصبح نافذ المفعول بصفة نهائية اعتباراً من تاريخ تبادل وثائق التصديق عليه بالطريق الدبلوماسي. وإثباتاً لذلك، فإن الموقعين أدناه - بما لكل منهما من سلطة مخولة له من حكومته - قد وقعا على هذا الاتفاق. وقع هذا الاتفاق في ١٩ رجب سنة ١٤٠٧ الموافق ٢٠ مارس سنة ١٩٨٧.

حرر بمدينة الرباط من نسختين أصليتين باللغة العربية.

عن حكومة المملكة المغربية  
وزير النقل  
محمد أبو عمود

عن حكومة دولة قطر  
سفير دولة قطر بالمملكة المغربية  
جاسم يوسف جمال