



2- لا يتم الوقف أو الإلغاء أو فرض الشروط المنو عنها في الفقرة 1 (من هذه المادة، إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر، ما لم يكن منع وقوع مخالفات جديدة للقوانين واللوائح.

## المادة 6

الإعفاء من الرسوم والضرائب

1- تعفى الرسوم الجمركية، ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب الأخرى، الطائرات التي تسيرها المؤسسات المعنية من الطرفين المتعاقدين، والتي تعمل على الخطوط الجوية الدولية المنتظمة. وكذلك كميات الوقود، وزيوت التشحيم، وقطع الغيار، والمعدات العادية، وخزين 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) (خزين الطائرات التي) به في إقليم الطرف المتعاقد، وفي الحدود التي تقررها السلطات التابعة لذلك الإقليم؛ وذلك لاستعمالها على متن الطائرات المغادرة، المستعملة في الخطوط الجوية الدولية، والتي يسيرها 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 المعنية 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 المعنية من الطرف المتعاقد الآخر، والمستخدمة 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.

## المادة 7

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.

## المادة 8

المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط الجوية الدولية المتفق عليها

1- تتاح للمؤسسات المعنية من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها على الطرق المحددة بين إقليميهما.

2- يكون الهدف الرئيسي للحمولة التي تعرضها المؤسسات المعنية من جانب الطرفين المتعاقدين على الطرق المحددة توفير حمولة بمعامل معقولة تتناسب وحاجة النقل الجوي المتوقعة بصورة معقولة بين إقليمي الطرفين المتعاقدين.

3- مع مراعاة المبادئ السالفة الذكر، يجوز تعديل الحمولة التي تعرضها المؤسسات المعنية، في حالة ما إذا نلت الإحصائيات على أن معامل الحمولة على الخطوط الجوية مجتمعة، قد بلغ حداً معقولاً خلال فترة الإثني عشر شهراً السابقة.

4- تكون الحمولة المقدمة، عند بداية التشغيل، محل اتفاق بين الطرفين المتعاقدين، قبل افتتاح الخطوط المتفق عليها. ويتم 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.

5- 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 تتطلبها 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.

6- للمؤسسات المعنية الحق في أخذ وإنزال ركاب وبريد وبضائع في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، سواء كانت متجهة إلى، أو صادرة من نقط في إقليم دول أخرى، مبنية في جداول الطرق المحددة، طبقاً لما هو متفق عليه في جدول الطرق الملحق بهذا الاتفاق. ويجوز مزاولة هذه الحركة بصفة كاملة بالنسبة للحركة الأصلية بين الطرفين، على أن لا تؤثر الحمولة المعروضة لهذه الحركة على نمو الحركة المحلية والإقليمية تأثيراً لا يبرر له. ويجب على المؤسسة، أو المؤسسات المعنية من جانب كل من الطرفين المتعاقدين -عند عرضها لحمولة متعلقة بنقل الحركة الفاصدة إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، والقادمة من نقاط واقعة على الطرق المحددة، والعكس أن تأخذ في اعتبارها المصالح الرئيسية للمؤسسات المعنية من جانب الطرف المتعاقد الآخر في هذه الحركة، حيث لا تسيء إلى مصالح تلك المؤسسات.

7- إذا رأت سلطات الطيران أن لدى أحد الطرفين المتعاقدين، أن المؤسسات المعنية 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.

## المادة 9

تطبيق القوانين الوطنية

1- 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 المعنية 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.

2- 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.

## المادة 10

الأجور

1- 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.

2- تحدد الأجور 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، والأجور التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي الأخرى.

3- تحدد الأجور المشار إليها في الفقرة 2 (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 الأجور.

4- تعرض الأجور -التي يتم الاتفاق عليها على هذا النحو -على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين لاعتمادها، 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.

5- 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 الأجور، طبقاً للفقرة الرابعة من هذه المادة، فتعتبر هذه الأجور قد ووفق عليها. وفي حالة تقصير المدة المحددة لعرض الأجور، طبقاً للفقرة الرابعة، فيجوز لسلطات الطيران أن تنفق على تقليل المدة، التي يلزم فيها الإخطار بعدم الموافقة، عن ثلاثين (30 يوماً).

6- إذا لم يتم الاتفاق على الأجور وفقاً للفقرة 3 (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.

7- إذا لم تتمكن سلطات الطيران من الاتفاق على أي أجر يعرض عليها، وفقاً لنص الفقرة 4 (من هذه المادة، أو إذا لم تنفق على تحديد أي من هذه الأجور، وفقاً لنص الفقرة 6)، يفرض النزاع وفقاً لأحكام المادة الرابعة عشرة من هذا الاتفاق.

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

## المادة 11

الإحصائيات

تعد سلطات الطيران لدى كل من الطرفين، سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر -بناءً على طلبها -البيانات 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.

## المادة 12

إعفاء الإيرادات وتحويلها

- 1- يعتبر فائض الإيرادات عن المصروفات -الذي تحققه المؤسسات المعنية من كل من طرفي هذا الاتفاق، في بلد الطرف الآخر قابلاً للتحويل. ويتم هذا التحويل على أساس سعر الصرف الدولي السائد وقت إجراء التحويل.
- 2- يتعهد كل طرف متعاقد بإعفاء مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر، من الضرائب على الإيرادات والأرباح، الناتجة عن تشغيل طائراتها على خطوط جوية دولية.

## المادة 13

المشاورات

- 1- 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.
- 2- 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.

## المادة 14

حل المنازعات

- 1- إذا نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق، فعليهما أولاً -محاولة فضه بطريق المفاوضات بينهما.
- 2- 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 60 (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 60 (يوماً) أخرى.
- 3- إذا 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.
- 4- يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أي قرار يصدر وفقاً للفقرة 2 (من هذه المادة).
- 4- يتحمل الطرفان المتعاقدان مصاريف التحكيم بالتساوي، ما تقض هيئة التحكيم بغير ذلك.

## المادة 15

التعديل

- 1- إذا رأى أي من الطرفين المتعاقدين، أنه من المرغوب فيه تعديل أي نص من نصوص هذا الاتفاق، فإن مثل هذه التعديلات -إذا كانت ضرورية، ويتم الاتفاق عليها بين الطرفين المتعاقدين، بعد مشاورات تجري بينهما طبقاً لحكم المادة 13 (من هذا الاتفاق -يسري مفعولها متى تأيدت بتبادل مذكرات بالطرق الدبلوماسية.
- 2- إذا كانت التعديلات تتعلق فقط بنصوص ملحق الخطوط تتم الموافقة عليها بين سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين.
- 3- يجعل هذا الاتفاق وملحقه على وجه ينسجم مع أي اتفاقية متعددة الأطراف، قد تصبح ملزمة لكلا الفريقين المتعاقدين.

## المادة 16

التسجيل لدى المنظمة الدولية للطيران المدني

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

## المادة 17

إنهاء الاتفاق

- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر، في أي وقت، بما اتخذه 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 لا 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.

## المادة 18

الملحقات

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

## المادة 19

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 -جما لكل منهما من سلطة مخولة له من حكومته -قد وقعا على هذا الاتفاق.

وقع هذا الاتفاق في 19 رجب سنة 1407 الموافق 20 مارس سنة 1987.

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