

**الاتفاق بشأن الخدمات الجوية الموقع بالرباط في  
29 فبراير 2012 بين حكومة المملكة المغربية  
وحكومة جمهورية غامبيا والملحق به**

**ظهير شريف رقم 1.14.53 صادر في  
18 من جمادى الآخرة 1443 (21 يناير 2022) بنشر  
الاتفاق بشأن الخدمات الجوية الموقع بالرباط في  
29 فبراير 2012 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة  
جمهورية غامبيا والملحق به<sup>1</sup>.**

الحمد لله وحده،

الطابع الشريف - بداخله:

(محمد بن الحسن بن محمد بن يوسف الله وليه)

يعلم من ظهيرنا الشريف هذا أسماء الله وأعز أمره أننا:

بناء على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية الموقع بالرباط في 29 فبراير 2012 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية غامبيا والملحق به؛

وعلى القانون رقم 55.12 الموافق بموجبه على الاتفاق والملحق به المذكورين والصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.13.25 بتاريخ فاتح جمادى الأولى 1434 (13 مارس 2013)؛ ونظرا لتبادل الإعلام باستيفاء الإجراءات اللازمة لدخول الاتفاق والملحق به المذكورين حيز التنفيذ،

أصدرنا أمرنا الشريف بما يلي:

ينشر بالجريدة الرسمية، عقب ظهيرنا الشريف هذا الاتفاق بشأن الخدمات الجوية، الموقع بالرباط في 29 فبراير 2012 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية غامبيا والملحق به.

وحرر ببوزنيقة في 18 من جمادى الآخرة 1443 (21 يناير 2022).

وقعه بالعطف:

رئيس الحكومة،

الإمضاء: عزيز أخنوش.

1- الجريدة الرسمية عدد 10 بتاريخ 27 رجب 1443 (فاتح مارس 2022)، ص 36.

## اتفاق بشأن الخدمات الجوية

بين

حكومة المملكة المغربية

و

حكومة جمهورية غامبيا

إن حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية غامبيا

المشار إليهما فيما بعد " بالطرفين المتعاقدين "؛

رغبة منهما في تعزيز نظام النقل الجوي الدولي المبني على المنافسة العادلة بين مؤسسات النقل الجوي؛

رغبة منهما في تيسير تطور النقل الجوي الدولي، خاصة بإقامة شبكة النقل الجوي التي توفر خدمات جوية وفقا لاحتياجات المسافرين والشاحنين؛

رغبة منهما في تمكين مؤسسات النقل الجوي من منح جمهور المسافرين والشاحنين أسعارا وخدمات تنافسية بأسواق مفتوحة؛

رغبة 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 سلبا على عمليات النقل الجوي ويفقد من ثقة الجمهور في سلامة الطيران المدني، و

لكونهما طرفان في اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في مدينة شيكاغو في اليوم السابع من شهر دجنبر عام 1944،

اتفقتا على ما يلي:

### المادة 1: تعاريف

لأغراض هذا الاتفاق:

أ- يعني لفظ " اتفاقية " اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتحت للتوقيع بشيكاغو في اليوم السابع من دجنبر 1944، بما في ذلك أي ملحق معتمد طبقا للمادة 90 من تلك الاتفاقية وكذا كل تعديل يتعلق بالاتفاقية أو ملاحقها وفق المادتين 90 و 94 إذا ما تمت المصادقة على هذه الملاحق والتعديلات أو تم اعتمادها من قبل الطرفين المتعاقدين:

ب- يعني لفظ " اتفاق " هذا الاتفاق وملحقه وكذا كل تعديل يجرى على أي منهما؛

ج- تعني عبارة " سلطات الطيران ":

بالنسبة لحكومة المملكة المغربية، الوزير المسؤول عن الطيران المدني؛

بالنسبة لحكومة جمهورية غامبيا، الوزير المسؤول عن الطيران المدني؛

وفي الحالتين الإثنتين 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 طبقا لملحق هذا الاتفاق؛

هـ- الخدمة الجوية "، " الخدمة الجوية الدولية "، " 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 المعينة " 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؛

ز- " تجهيزات الطائرة " " مؤن الطائرة " وقطع الغيار " تفيد هذه المصطلحات نفس المعاني التي حددت في الملحق 9 للاتفاقية؛

ع - تعني عبارة " الطرق المحددة " الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق؛

غ- يعني لفظ " التعريفية " 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؛

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

## 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. مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق، تتمتع مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد، خلال تشغيل الخدمات الجوية الدولية ب:

أ- حق عبور إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون الهبوط فيه؛

ب- حق الهبوط لأغراض غير تجارية في الإقليم المذكورة؛

ج- حق الهبوط بإقليم الطرف المتعاقد الآخر عند استغلال الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق وذلك لغرض إركاب وإنزال الركاب والبضائع والبريد المنقولين بطريقة منفصلة أو مجتمعة على الخطوط المحددة في جدول الطرق من أو إلى النقاط المتواجدة على إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

2- ليس في أحكام هذه المادة ما يخول لمؤسسة معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين حق نقل ركاب وامتعة وبضائع وبريد 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 كتابة مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لتشغيل النقل الجوي الدولي طبقا لهذا الاتفاق. تحدد هذه التعيينات إذا كانت مؤسسة النقل الجوي قد رخص لها بتشغيل الخدمات المعتمدة على الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق.

2- بمجرد التوصل بمثل هذا التعيين وبالطلب الوارد من مؤسسة النقل الجوي المعينة من أجل الحصول على رخص التشغيل، يمنح الطرف المتعاقد الآخر الرخص المناسبة في أقرب الأجال 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 رخصة للتشغيل صالحة طبقا للتنظيم الساري المفعول لدى الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة؛

ج- 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؛

د- أن يعتمد ويطبق الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي المعينة المحددة في المادتين 11 (السلامة الجوية) و12 (أمن الطيران) من هذا الاتفاق.

### المادة 4: إلغاء رخصة التشغيل:

1- يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في إلغاء أو تعليق أو الحد من رخص التشغيل الممنوحة المؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر 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؛

ب- لم تكن المؤسسة المعينة حاصلة على رخصة للتشغيل صالحة طبقاً للأنظمة السارية المفعول لدى الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة؛

ج- لم تمثل المؤسسة المعينة للقوانين والأنظمة المشار إليها في المادة 5 تطبيق القوانين والأنظمة) من هذا الاتفاق؛ أو

د- لم يعتمد ولم يطبق الطرف المتعاقد الآخر المعايير المنصوص عليها في المادة 11 السلامة الجوية من هذا الإتفاق.

2- ما لم يكن من الضروري اتخاذ إجراءات فورية لتفادي حدوث مخالفات جديدة لمقتضيات الفقرة 1 ج ود، فلا يمكن ممارسة الحقوق الممنوحة بموجب هذه المادة إلا بعد إجراء مشاورات مع سلطات الطيران المختصة لدى الطرف المتعاقد الآخر.

### المادة 5: 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 المعينة 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 ومغادرته وعبوره فيما يخص المسافرين والطاقم والأمتعة والبضائع والبريد وكذلك تلك 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 عبور، مغادرة وداخل إقليم هذا الطرف المتعاقد.

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.

### المادة 6: تشغيل الخدمات الجوية

1- يمنح كل طرف متعاقد المؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين فرصاً للتنافس تكون عادلة ومتساوية من أجل تقديم خدمات النقل الجوي الدولي المحددة بواسطة هذا الاتفاق.

2- يرخص كل طرف متعاقد المؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بتحديد عدد رحلات وسعة الخدمات الجوية الدولية التي تود تقديمها بناء على الاعتبارات التجارية في السوق. وطبقاً 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 المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر إلا في حالة وجود دوافع جمركية

أو فنية ذات صلة بالتشغيل أو بالبيئة وذلك بموجب شروط موحدة متطابقة مع مقتضيات المادة 15 من الاتفاقية.

### المادة 7: الأنشطة التجارية

1- يمنح كل طرف متعاقد لكل مؤسسة معينة تابعة للطرف المتعاقد الآخر الحق في أن تستبقي في إقليمه موظفي مصالحتها التقنية والإدارية والتجارية الضرورية لتسيير عملياتها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

2- يحق لكل مؤسسة للنقل الجوي معينة توظيف موظفين تقنيين وإداريين وتجاربيين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بهدف تأمين خدماتها وذلك وفق قوانين وأنظمة هذا الطرف المتعاقد الآخر المتعلقة بالدخول والإقامة والعمل.

3- يحق لكل مؤسسة للنقل الجوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بيع تذاكر النقل الجوي بإقليم الطرف المتعاقد الآخر إما مباشرة أو بواسطة وكلائها إذا رغبت في ذلك ويجب أن يجري هذا البيع بالعملة المحلية أو بالعملة القابلة للتحويل.

4- يمنح كل طرف متعاقد كل مؤسسة للنقل الجوي تابعة للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر لفائض الأرباح عن النفقات التي حققتها تلك المؤسسة المعينة في إقليمه والنتيجة عن نقل الركاب والأمتعة والبضائع والبريد وغير ذلك من الأنشطة المتعلقة بالنقل الجوي والتي يمكن الترخيص لها بمقتضى الأنظمة الوطنية. وتتم هذه التحويلات وفق أسعار الصرف طبقاً للقوانين والأنظمة الوطنية المعمول بها بخصوص المدفوعات الجارية وإذا لم يكن هناك سعر صرف رسمي فتجرى هذه التحويلات وفق أسعار العملة الصعبة المعمول بها بسوق الأداءات الجارية.

5- إذا كان هناك اتفاق خاص حول طريقة الأداء بين الطرفين المتعاقدين فيتم تطبيق هذا الاتفاق.

6- يحق للمؤسسات المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين إبرام اتفاقيات للتعاون التجاري خاصة الاتفاقيات المتعلقة بنظام السعة المحجوزة، 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.

### المادة 8: رسوم الاستعمال

1- عند استعمال المنشآت، خدمات المطار، تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية المقدمة من قبل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، فإن الرسوم المفروضة يجب أن تكون عادلة وشفافة ومعقولة ولا يجب أن تتعدى مثيلتها المفروضة على المؤسسات الوطنية التي تشغل الخدمات الدولية المنتظمة المماثلة.

2- يقوم كل طرف متعاقد بتشجيع السلطات المختصة التي تضع الرسوم بإخبار المستعملين، وذلك بإشعار معقول، بكل مشروع تغيير للرسوم وذلك من أجل تمكينهم من إبداء رأيهم قبل تطبيق هذه التغييرات.

### المادة 9: التعريفات

1- تحدد المؤسسات المعنية بحرية تعريفاتها وتعمل على تطبيق تعريفات معقولة تأخذ بعين الاعتبار كل عناصر التقييم المتضمنة خاصة مصالح المستعملين وتكاليف التشغيل وخصائص الخدمة ونسب العمولة والربح المعقول وكل الاعتبارات التجارية في السوق.

2- يجب أن تقدم التعريفات، المحددة من قبل المؤسسات المعنية التابعة للطرفين المتعاقدين، إلى سلطات الطيران المدني خمسة عشر (15) يوما قبل تطبيقها.

3- يجب أن تولي سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد عناية خاصة للتعريفات التي قد تكون غير مقبولة لكونها تبدو جد تمييزية، مرتفعة أو مقيدة بسبب سوء استغلال الوضع المسيطر أو منخفضة بشكل غير طبيعي وذلك بسبب الإعانات أو المساعدات المباشرة أو غير المباشرة، أو المفرطة.

4- عندما تعتبر سلطات طيران أحد الطرفين المتعاقدين أن تعريفه النقل في اتجاه إقليمها تدخل في إطار الأنواع المذكورة في الفقرة 3 أعلاه، تخطر سلطة طيران الطرف المتعاقد الآخر بعدم رضاها في أقرب أجل ممكن أو في أجل أقصاه أربعة عشر (14) يوما على تاريخ التوصل بإخطار التعريفات.

5- يمكن السلطات طيران كل طرف متعاقد أن تطلب انعقاد مشاورات بخصوص التعريفات التي تكون موضوع اعتراض. وتتم هذه المشاورات خلال فترة لا تتجاوز خمسة عشر (15) يوما من تاريخ استلام الطلب ويكون على الطرفين المتعاقدين بذل قصارى جهدهما من أجل إيجاد حل مناسب.

### المادة 10: الاعتراف بالشهادات والرخص

يعترف كل من الطرفين المتعاقدين بشهادات صلاحية الطائرة للطيران وشهادات الأهلية لأفراد طاقم الطائرة والإجازات المسلمة أو المصادق عليها من قبل الطرف المتعاقد الآخر بهدف تشغيل الطرق الجوية المحددة في ملحق هذا الاتفاق، شريطة أن يتم تسليمها أو المصادقة عليها وفقا للمعايير التي وضعت بموجب الاتفاقية.

غير أنه يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في عدم الإعراف، للملاحة داخل إقليمه، بصلاحيته تلك الشهادات والإجازات التي سلمت لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو أية دولة أخرى.

**المادة 11: 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، أطقم القيادة، الطائرات، 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 الفقرة 1 بحيث تفي بالقواعد القياسية السارية في ذلك الوقت عملا باتفاقية الطيران المدني الدولي، يجب إبلاغ الطرف المتعاقد الآخر بتلك الاستنتاجات وبالخطوات التي تعتبر ضرورية لاحترام القواعد القياسية الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي. ويجب على الطرف المتعاقد الآخر عندئذ أن يتخذ الإجراءات التصحيحية الملائمة اللازمة في غضون الأجل المعقولة المتفق عليها.

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 تشغيلها بالنيابة، 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 رغم الالتزامات المنصوص عليها في المادة 33 من الاتفاقية، فإن الغرض من هذا التفتيش هو التحقق من مدى صلاحية الوثائق ذات الصلة بالطائرة، وبإجازات طاقمها، و أن تجهيزات الطائرة وحالتها تتطابق والقواعد القياسية السارية المفعول طبقا للمعاهدة.

4- عندما يتعين اتخاذ إجراءات عاجلة لضمان سلامة تشغيل مؤسسة نقل جوي، يحتفظ كل طرف متعاقد بحق القيام فورا بتعليق أو تعديل رخصة التشغيل الممنوحة لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

5- يجب إلغاء كل إجراء تم اتخاذه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقا للفقرة 4 أعلاه حال انتهاء السبب الذي دعا إلى اتخاذ هذا الإجراء.

6- بخصوص الفقرة 2 أعلاه، إذا تبين أن أحد الطرفين المتعاقدين ظل غير ممثل لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي بعد انقضاء الأجل المتفق عليها، فينبغي إبلاغ الأمين العام للمنظمة. كما ينبغي إبلاغه بالحل الذي تم إيجاده لاحقا لهذه الوضعية.

## المادة 12: أمن الطيران

1- يؤكد الطرفان المتعاقدان تمشيا مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءا لا يتجزأ من هذا الاتفاق. وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا وفقا لأحكام إتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تتركب على متن الطائرات، الموقع عليها في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963، وإتفاقية قمع الإستلاء غير المشروع على الطائرات الموقع عليها في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970، وإتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي تتركب 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 وإتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في مونتريال بتاريخ 1 مارس 1991 مادام الطرفين المتعاقدين طرفين معا في هذه الإتفاقيات وكل الإتفاقيات أو البروتوكولات المتعلقة بأمن الطيران ينظم إليها الطرفان المتعاقدان.

2- يقدم الطرفان المتعاقدان، عند الطلب كل المساعدة الضرورية إلى كل منهما لمنع أفعال الإستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي تتركب ضد سلامة تلك الطائرات ركابها طواقمها وسلامة المطارات تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية، ولمنع أي تهديد آخر ضد أمن الطيران المدني.

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

4- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز إلزام مشغلي طائراته بمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة 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 الملائمة داخل إقليمه، من أجل حماية الطائرات، وضمان تفتيش الركاب، والطاقم، والأمتعة اليدوية، والحقائب والبضائع، ومؤن الطائرات قبل وأثناء صعود الركاب أو تحميل البضائع. وعلى كل طرف متعاقد، أن ينظر بعين العطف لأي طلب من الطرف المتعاقد الآخر قصد إتخاذ إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد خاص.

5- حين يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، أو أي أفعال غير مشروعة أخرى ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وأطقمها وكذلك ضد المطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية فعلى كل طرف متعاقد أن يساعد الطرف المتعاقد الآخر عن طريق تسهيل الإتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تستهدف الإسراع في إنهاء الواقعة أو التهديد بوقوعها بسرعة وأمان.

### المادة 13: 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 المواد على متن الطائرات إلى حين إعادة نقلها أو استعمالها أثناء عبورها للإقليم المذكورة؛

2- مع مراعاة الفقرة (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- تخضع المعدات والمؤن المشار إليها في (أ) و (ب) و (ج) من الفقرة 2 من هذه المادة لمراقبة الجمارك.

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 السلطات الجمارك هذه أن تفرض وضع هذه التجهيزات والأدوات والمؤن تحت مراقبتها إلى أن يعاد نقلها أو إذا تم الاتفاق بشأنها على خلاف ذلك طبقاً للتنظيمات الجمركية.

#### المادة 14: مقر الضريبة

إن مداخل المؤسسة المعينة 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 15: الملائمة مع المعاهدات المتعددة الأطراف

عندما تدخل حيز التنفيذ أي اتفاقية متعددة الأطراف، متفق عليها بين الطرفين المتعاقدين وتعالج النقاط التي يتطرق لها هذا الاتفاق تحل أحكام تلك الاتفاقية محل نظيرتها في هذا الاتفاق.

#### المادة 16: تقديم المعلومات

تزود سلطات طيران كل 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. تشمل هذه المعلومات الإحصائيات وجميع المعلومات الضرورية لتحديد حجم الحركة المنجزة من طرف هذه المؤسسات على الخدمات المعتمدة.

#### المادة 17: تسوية الخلافات

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

2- إذا لم يتمكن الطرفان المتعاقدان من التوصل إلى تسوية عن طريق المفاوضات المباشرة جاز لهما عرض الخلاف للبحث فيه على شخص هيئة مختصة أو دولة أخرى.

3- 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.

4- 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 جاز لأي من

الطرفين المتعاقدين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين حكم أو حكام بحسب ما يقتضيه الحال.

5- الحكم الثالث المعين بمقتضى الفقرة (3)، وكذا الحكم المعين بمقتضى الفقرة (4)، إذا كان هناك عدة حكام بمقتضى الفقرة الأخيرة، واحد منهم على الأقل يكون مواطناً لدولة ثالثة ويعمل كرئيس الهيئة التحكيمية.

6- تحدد الهيئة التحكيمية نظامها الداخلي.

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

8- يمثل الطرفان المتعاقدان لكل قرار مؤقت أو نهائي يصدر عن الهيئة التحكيمية.

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

### المادة 18: المشاورات والتعديلات

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

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

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

### المادة 19: إلغاء الإتفاق

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر عن طريق المذكرات الدبلوماسية الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت بنيته في إنهاء هذا الإتفاق، 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 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 أربعة عشر (14) يوماً من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي لنفس الإخطار.

**المادة 20: تسجيل الإتفاق**

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

**المادة 21: 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.

عند دخوله حيز التنفيذ، يلغي هذا الاتفاق ويحل محل اتفاق النقل الجوي بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية غامبيا الموقع عليه بتاريخ 3 مايو 1994.

وإثباتا لذلك وقع المفوضان المخول لهما من قبل حكومتيهما على هذا الإتفاق:

حرر بالرباط بتاريخ 29 فبراير 2012، في نظيرين أصليين باللغتين العربية والإنجليزية وللنصين معا نفس الحجية.

عن

حكومة جمهورية غامبيا

الدكتور مامادو تانغا

وزير الشؤون الخارجية والتعاون الدولي

وغامبيو الخارج

عن

حكومة المملكة المغربية

الدكتور سعد الدين العثماني

وزير الشؤون الخارجية والتعاون

## ملحق جدول الطرق

I- الطرق التي يتم تشغيلها من طرف مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة المملكة المغربية

نقاط في المغرب كل النقاط

نقاط متوسطة: اختيارية

نقاط في غامبيا:

نقاط ما وراء: اختيارية

II- الطرق التي يتم تشغيلها من طرف مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة جمهورية غامبيا

نقاط في غامبيا: كل النقاط

نقاط متوسطة: اختيارية

نقاط في المغرب:

نقاط ما وراء: اختيارية

ملاحظة:

-يجوز لكل مؤسسة للنقل الجوي حذف النقاط المتوسطة و/أو النقاط فيما وراء على الطرق المحددة، حسب تقديرها، على إحدى أو كل رحلاتها.  
-يخضع تشغيل حق النقل بموجب الحرية الخامسة للمصادقة المسبقة من طرف سلطات طيران الطرفين المتعاقدين.