

**الاتفاق بشأن الخدمات الجوية بين حكومة المملكة  
المغربية وحكومة مملكة كمبوديا،  
الموقع بالرباط في 27 مارس 2023**

**ظهير شريف رقم 1.25.09 صادر في 21 من شعبان 1446  
(20 فبراير 2025) بتنفيذ القانون رقم 17.23 الموافق  
بموجبه على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية بين حكومة  
المملكة المغربية وحكومة مملكة كمبوديا،  
الموقع بالرباط في 27 مارس 2023<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 الدستور ولا سيما الفصول 42 و50 و55 (الفقرة الثانية منه) ،

أصدرنا أمرنا الشريف بما يلي:

ينفذ وينشر بالجريدة الرسمية، عقب ظهيرنا الشريف هذا، القانون رقم 17.23 الموافق بموجبه الاتفاق بشأن الخدمات الجوية بين حكومة المملكة المغربية وحكومة مملكة كمبوديا، الموقع بالرباط في 27 مارس 2023، كما وافق عليه مجلس النواب ومجلس المستشارين.

وحرر بالرباط في 21 من شعبان 1446 (20 فبراير 2025).

وقعه بالعطف:

رئيس الحكومة،

الإمضاء: عزيز أخنوش.

1- الجريدة الرسمية عدد 7384 صادرة بتاريخ 5 رمضان 1446 (06 مارس 2025)، ص 1573. (لم ينشر نص الاتفاقية وإنما القانون رقم 17.23 الموافق بموجبه على هذه الاتفاقية).

## قانون رقم 17.23

يوافق بموجبه على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية بين  
حكومة المملكة المغربية وحكومة مملكة كمبوديا،  
الموقع بالرباط في 27 مارس 2023

### مادة فريدة

يوافق على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية بين حكومة المملكة المغربية وحكومة مملكة  
كمبوديا، الموقع بالرباط في 27 مارس 2023.

## اتفاق بشأن الخدمات الجوية بين حكومة المملكة المغربية وحكومة مملكة كمبوديا

إن حكومة المملكة المغربية وحكومة مملكة كمبوديا، المشار إليهما فيما بعد بـ "الطرفين المتعاقدين"؛

ورغبة منهما في تعزيز نظام طيران دولي يقوم على المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي. ورغبة منهما في تيسير تطور الخدمات الجوية الدولية من خلال وضع شبكات نقل جوي قادرة على تقديم الخدمات الجوية التي تستجيب لاحتياجات المسافرين والشاحنين. ورغبة منهما في تمكين مؤسسات النقل الجوي من تقديم أسفار وخدمات عامة بأسعار تنافسية للسفر والشحن في الأسواق المفتوحة؛

ورغبة منهما في ضمان أعلى درجات السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي، وتأكيدها 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 أمن الطيران المدني؛

واعتبارا لكونهما طرفين في اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر 1944؛

**اتفقا على ما يلي:**

### المادة 1: تعاريف

لأغراض هذا الاتفاق، ما لم يتم التنصيص على خلاف ذلك:

أ. يعني لفظ "اتفاقية" اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر 1944، بما في ذلك أي ملحق معتمد بموجب المادة 90 من تلك الاتفاقية، وكذا كل تعديل يتعلق بالاتفاقية أو ملحقاته معتمد بموجب المادتين 90 و94 من الاتفاقية، بقدر ما تكون هذه الملحقات والتعديلات سارية المفعول لكلا الطرفين المتعاقدين؛

ب. يعني لفظ "اتفاق" هذا الاتفاق وملحقاته وكذا كل تعديل يجرى على أي منهما؛

ج. تعني عبارة "سلطات الطيران:"

1- بالنسبة لحكومة المملكة المغربية، الوزارة المكلفة بالطيران المدني؛ و

2- بالنسبة لحكومة مملكة كمبوديا، كتابة الدولة المكلفة بالطيران المدني،

وفي كلتا الحالتين، أي هيئة أو شخص يعهد إليهما القيام بأي وظيفة تمارسها حاليا السلطان المذكورتان أو وظائف مشابهة.

د. تعني عبارة "الخدمات المعتمدة" الخدمات الجوية المنشأة على الطرق المحددة طبقا لملحق هذا الاتفاق؛

هـ. تفيد عبارات "الخدمة الجوية" و"الخدمة الجوية الدولية"، و"مؤسسة النقل الجوي" و"الهبوط لأغراض غير تجارية" نفس المعاني التي حددت لها 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. تفيد عبارات "تجهيزات الطائرة" و"مؤن الطائرة" و"قطع الغيار" نفس المعاني التي حددت لها في الملحق 9 للاتفاقية؛

ح. تعني عبارة "الطرق المحددة" الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق؛

ط. يعني لفظ "التعريف" الأسعار المخصصة لنقل المسافرين والبضائع والسلع وشروط تطبيقها بما في ذلك الأثمنة، والعمولات والشروط المرتبطة بالوكالات أو خدمات أخرى باستثناء الأجور وشروط نقل البريد؛

ي. تعني كلمة "إقليم":

- بالنسبة للمملكة المغربية: المناطق البرية والمياه الداخلية والمياه الإقليمية المتاخمة لها والتي تخضع للسيادة الدولة المغربية.

- بالنسبة لمملكة كمبوديا: المعنى المحدد لها في المادة 2 من الاتفاقية.

ك. "رسوم الاستعمال" تعني الرسوم التي تفرضها السلطات المختصة على مؤسسات النقل الجوي، أو تسمح لها بفرضها، عند استعمال منشآت وتجهيزات المطار وتجهيزات الملاحة الجوية، أو تجهيزات أو خدمات أمن الطيران، بما في ذلك الخدمات والتجهيزات الخاصة بالطائرات وأطقمها والركاب والبضائع

وقصد تجنب الشك، تشمل جميع الإشارات إلى صيغة المفرد صيغة الجمع، وأن تشمل جميع الإشارات إلى صيغة الجمع صيغة المفرد

## المادة 2: منح حقوق النقل

1-يمنح كل طرف متعاقد للطرف المتعاقد الآخر الحقوق المنصوص عليها في هذا الاتفاق من أجل تشغيل الخدمات الجوية الدولية على الطرق المحددة.

2- مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة 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 في الإقليم المذكور عند استغلال الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق وذلك لغرض حركة جوية دولية لإنزال وإركاب الركاب والبضائع والبريد المنقولين بطريقة منفصلة أو مجتمعة بمقابل وموجهة إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر؛ و

د. أي حقوق أخرى محددة في هذا الاتفاق.

3- تتمتع مؤسسات النقل الجوي التابعة لكل طرف متعاقد، غير مؤسسات النقل الجوي المعينة بمقتضى المادة 3 (التعيين ورخصة التشغيل) من هذا الاتفاق، بالحقوق المحددة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من الفقرة 2 من هذه المادة، وينبغي على هذه المؤسسة الامتثال لشروط أخرى بمقتضى القوانين والأنظمة التي يخضع لها تشغيل خدمات النقل الجوي الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي يدرس الطلب.

4- ليس في أحكام هذه المادة ما يخول لمؤسسة أو مؤسسات نقل جوي تابعة لأحد 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.

### المادة 3: التعيين ورخصة التشغيل

1- يحق لكل طرف متعاقد أن يعين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لتشغيل الخدمات المعتمدة على الطرق المحددة، وسحب أو تغيير هذه التعيينات. يتم إشعار الطرف المتعاقد الآخر بهذه التعيينات، كتابة عن طريق القنوات الدبلوماسية ويجب أن يحدد الإشعار ما إذا كانت مؤسسة النقل الجوي قد رخص لها بتشغيل الخدمات المعتمدة على الطرق المحددة.

2- عند التوصل بمثل هذا التعيين وبالطلب الوارد من مؤسسة النقل الجوي المعينة من أجل الحصول على رخص التشغيل، بالشكل والكيفية المحددين لرخصة التشغيل، يمنح الطرف المتعاقد الآخر الرخص المناسبة في أقرب الآجال 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 شهادة مشغل جوي أو أي وثيقة معادلة صالحة طبقا للقوانين والأنظمة سارية المفعول لدى الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة؛

ج. أن يتمتع الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة بالمراقبة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي هذه؛

د. 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؛ و

هـ. أن يعتمد ويطبق الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي المعايير المحددة في المادتين 12 (السلامة الجوية) و13 (أمن الطيران) من هذا الاتفاق.

#### المادة 4: سحب أو إلغاء أو تعليق أو الحد من رخص التشغيل

1- يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في سحب أو إلغاء أو تعليق أو الحد من أو فرض شروط على رخص التشغيل الممنوحة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل 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 أو أي وثيقة مماثلة صالحة طبقا للأنظمة سارية المفعول لدى الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة؛

ج. لم يكن الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة يتمتع بالمراقبة التنظيمية الفعلية لمؤسسة النقل الجوي؛

د. لم تمتثل المؤسسة المعينة للقوانين والأنظمة التي تطبق عادة عند تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي يفحص الطلب أو الطلبات؛  
أو

هـ. فشلت المؤسسة المعينة في تطبيق المقتضيات المنصوص عليها في المادة 12 (السلامة الجوية) و13 (أمن الطيران) من هذا الاتفاق.

2- ما لم يكن من الضروري اتخاذ إجراءات فورية لتفادي حدوث مخالفات جديدة لمقتضيات الفقرتين الفرعيتين (ج) و (د) من الفقرة 1 من هذه المادة، 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 المنصوص عليها في المادة 17 (مشاورات وتعديلات) من هذا الاتفاق.

**المادة 5: المنافسة العادلة وتشغيل الخدمات الجوية**

1- يجب على كل طرف متعاقد أن يوفر لجميع مؤسسات النقل الجوي المعينة من كلا الطرفين المتعاقدين فرصا عادلة ومتكافئة للمنافسة في تشغيل الخدمات الجوية التي ينظمها هذا الاتفاق. يتأكد كل طرف متعاقد من أن مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبله تعمل في ظروف تسمح باحترام هذا المبدأ، ويتخذ عند الاقتضاء الخطوات اللازمة لضمان هذا الاحترام.

2- يتعين أن تكون الخدمات المتفق عليها التي يتم تشغيلها بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين بين إقليميهما على الطرق المحددة، علاقة وثيقة بمتطلبات الجمهور للنقل ويجب أن يكون هدفها الأساسي هو توفير سعة مناسبة بمعدل حمولة معقولة متوافقة مع التعريفات وفقا لأحكام المادة 9 من هذا الاتفاق، لتلبية المتطلبات الحالية والمتوقعة بشكل معقول لنقل الركاب والبضائع والبريد وذلك لتشجيع التنمية المنظمة للخدمات الجوية بين إقليمي الطرفين المتعاقدين.

**المادة 6: تطبيق القوانين والأنظمة**

1- تسري قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول طائرة تابعة لمؤسسة (مؤسسات) نقل جوي معينة من قبله تعمل في الملاحة الجوية الدولية إلى إقليمه أو الطيران فوقه أو مغادرته، أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات أو ملاحظتها أثناء تواجدها داخل إقليمه على طائرات تابعة لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند دخولها إقليم الطرف المتعاقد الأول أو مغادرته أو أثناء تواجدها داخله.

2- تسري قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بالدخول إلى إقليمه أو الإقامة به أو مغادرته فيما يخص المسافرين والطاقم والأمتعة والبضائع والبريد، كذلك المتعلقة بالدخول والمغادرة والهجرة والجوازات وكذا الإجراءات الجمركية والصحية، على الركاب والأمتعة والأطعم والبضائع والبريد المنقولة بواسطة طائرات مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند دخول إقليم الطرف المتعاقد الأول أو مغادرته أو أثناء تواجده فيه.

3- بصفة عامة، لا يجوز لأي طرف متعاقد، عند تطبيق القوانين والأنظمة سارية المفعول، إعطاء الأفضلية لمؤسسات النقل الجوي التابعة له أو لأي مؤسسات أخرى على خلاف مؤسسات نقل جوي معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر تشغل خدمات جوية دولية مماثلة.

**المادة 7: العبور المباشر**

يخضع المسافرون والأمتعة والبضائع في حالة العبور المباشر من إقليم أحد الطرفين المتعاقدين، دون مغادرة مجال المطار المخصص لهذا الغرض، لمراقبة بسيطة.

يخضع المسافرون والأمتعة والبضائع في حالة العبور المباشر من إقليم أي من الطرفين المتعاقدين وعدم مغادرة مجال المطار المخصص لهذا الغرض لمزيد من الفحص لأسباب تتعلق بأمن الطيران أو مكافحة المخدرات أو منع الدخول غير القانوني أو لظروف خاصة.

**المادة 8: رسوم الاستعمال**

1- لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يفرض أو يسمح بفرض رسوم استعمال على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أعلى من تلك المفروضة على مؤسسات النقل الجوي التابعة له التي تشغل خدمات جوية دولية مماثلة.

2- يقوم كل طرف متعاقد بتشجيع المشاورات حول رسوم الاستعمال بين السلطات المختصة التي تفرض الرسوم ومؤسسات النقل الجوي المستعملة للخدمات والمنشآت التي توفرها تلك السلطات، كلما تطلب الأمر ذلك، عن طريق المنظمات الممثلة لتلك المؤسسات ويتم تزويد هؤلاء المستعملين، بإشعار معقول، بكل مشروع تغيير للرسوم وذلك من أجل تمكينهم من إبداء رأيهم قبل تطبيق هذه التغييرات، كما يشجع كل طرف متعاقد السلطات المختصة ومؤسسات النقل الجوي لتابعة له بتبادل المعلومات المتعلقة برسوم الاستعمال.

**المادة 9: التعريفات**

1- تحدد مؤسسات النقل الجوي المعينة بكل حرية تعريفاتها وتسعى إلى تطبيق تعريفات معقولة، مع إيلاء الاعتبار لجميع العوامل ذات الصلة، ولا سيما مصلحة الزبناء، وتكلفة التشغيل ومميزات الخدمات ونسبة العمولة والأرباح المعقولة وجميع الاعتبارات التجارية الأخرى للسوق.

2- يجوز لأي طرف متعاقد أن يطلب معلومات عن التعريفات المقترحة من قبل مؤسسات النقل الجوي.

3- دون تقييد تطبيق قانون المنافسة العادلة وقانون المستهلك العام لدى كل طرف متعاقد، يمكن أن يبادر أي من الطرفين المتعاقدين بإجراء المشاورات وفقا للأحكام المنصوص عليها في المادة 17 المشاورات والتعديلات من هذا الاتفاق وذلك قصد:

أ) تجنب التعريفات أو الممارسات التمييزية غير المعقولة؛

ب) حماية المستهلكين من التعريفات غير المعقولة أو المقيدة بشكل غير معقول إما بسبب إساءة استغلال وضع مهيمن أو بسبب الممارسات المتوافق بشأنها بين الناقلات الجوية، و

ج) حماية مؤسسات النقل الجوي من التعريفات المنخفضة بشكل غير طبيعي بسبب الإعانات أو الدعم الحكومي المباشر أو غير المباشر.

### المادة 10: تبادل المعلومات

تزود سلطات الطيران لكل طرف متعاقد سلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر، بناء على طلب من هذه الأخيرة، بالمعلومات المتعلقة بحركة النقل المنجزة على الخدمات المعتمدة من قبل مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعنية. يجب أن تتضمن هذه المعلومات الإحصائيات والمعلومات الأخرى الضرورية لتحديد حجم الحركة المنجزة من طرف مؤسسات النقل الجوي تلك على الخدمات المعتمدة.

### المادة 11: الاعتراف بالشهادات والرخص

1- يعترف كل من الطرفين المتعاقدين بصلاحيات شهادات صلاحية الطائرة للطيران وشهادات الأهلية لأفراد طاقم الطائرة والرخص المسلمة أو المصادق عليها والسارية المفعول طبقا لقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر، بهدف تشغيل الطرق الجوية المحددة، شريطة أن تكون الشروط التي تم تسليم تلك الشهادات والرخص أو المصادقة عليها بموجبها مساوية أو أعلى من الحد الأدنى للمعايير التي وضعت بموجب الاتفاقية.

2- غير أنه يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في رفض الاعتراف، لأغراض تشغيل الخدمات المعتمدة داخل إقليمه، بصلاحيات شهادات الأهلية والترخيص الممنوحة لمواطنيه من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

### المادة 12: 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، وأطقم 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 لا يعتمد بالفعل قواعد متعلقة بالسلامة ولا يشرف عليها في المجالات المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة، بحيث تقي بالحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية، فإن الطرف المتعاقد الأول يبلغ للطرف المتعاقد الآخر بتلك الاستنتاجات وبالخطوات التي تعتبر ضرورية لاحترام المعايير الدنيا التي تم وضعها في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية، ويجب على الطرف المتعاقد الآخر عندئذ أن يتخذ الإجراءات التصحيحية الملائمة اللازمة، ويكون عدم اتخاذ الطرف المتعاقد الآخر الإجراءات اللازمة في غضون 15 يوما أو في مدة أطول كما اتفق عليه، سببا لتطبيق

الفقرة الفرعية (هـ) من الفقرة 1 من المادة 4 (سحب أو إلغاء أو تعليق أو الحد من رخص التشغيل) من هذا الاتفاق.

3- طبقا للمادة 16 من الاتفاقية، من المتفق عليه أيضا أنه يجوز أن تخضع أي طائرة تقوم بتشغيلها مؤسسة (مؤسسات نقل جوي) تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أو يتم استئجارها، على خدمات من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، عند تواجدها على إقليم الطرف المتعاقد الآخر، لتفتيش من جانب المندوبين المرخص لهم من الطرف المتعاقد الآخر، على متن الطائرة وحولها للتأكد من صلاحية وثائق الطائرة ووثائق طاقمها وكذا من حالة الطائرة وتجهيزاتها الظاهرية (المشار إليها في هذه المادة بـ"عملية التفتيش") شريطة ألا يتسبب ذلك في تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة.

4- إذا أفضت عملية أو عمليات التفتيش إلى ما يلي:

أ. قلق بالغ بشأن عدم احترام طائرة أو تشغيلها للحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية؛ أو

ب. قلق بالغ بشأن الاعتماد والتطبيق الفعليين لمعايير السلامة التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية؛

فإنه يحق للطرف المتعاقد الذي أجرى عملية التفتيش لأغراض المادة 33 من الاتفاقية أن يستنتج أن الشروط التي تم بموجبها تسليم شهادات صلاحية الطائرة للطيران وشهادات الأهلية لأفراد طاقم الطائرة أو المصادقة عليها أو الشروط التي تم بموجبها تشغيل الطائرة تساوي أو تفوق الحد الأدنى للمعايير المحددة بموجب الاتفاقية.

5- في حال رفض ممثل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي إمكانية مباشرة عملية تفتيش الطائرة المشغلة بمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين طبقا للفقرة 3 من هذه المادة، فيحق للطرف المتعاقد الآخر أن يستنتج وجود قلق بالغ من الحالات المذكورة في الفقرة 4 من هذه المادة ويتوصل إلى الخلاصات المذكورة في تلك الفقرة.

6- يحتفظ كل طرف متعاقد بحق تعليق أو تغيير ترخيص التشغيل الخاص بمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فورا بعد استنتاج الطرف المتعاقد الأول، سواء نتيجة عملية أو عمليات التفتيش أو رفض إجراء عملية التفتيش أو المشاورات أو غيرها، والقيام بهذا الإجراء الفوري ضروري من أجل سلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.

7- يلغى كل إجراء تم اتخاذه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقا للفقرتين 2 أو 6 من هذه المادة بمجرد زوال الأسباب التي دعت إلى اتخاذه.

## المادة 13: أمن الطيران

1- يؤكد الطرفان المتعاقدان، تماشياً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع بشكل جزئ لا يتجزأ من هذا الاتفاق. ودون تقييد العمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يتعين على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا على وجه الخصوص وفقاً لأحكام اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963؛ اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970؛ اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971، والبروتوكول التكميلي لقمع أعمال العنف المحظورة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع في مونتريال في 24 فبراير 1988؛ وأي اتفاقية وبروتوكولات أخرى تتعلق بأمن الطيران المدني ينضم إليها الطرفان المتعاقدان.

2- يقدم الطرفان المتعاقدان، عند الطلب، كل المساعدة العملية لبعضهما البعض لمنع أعمال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغيرها من الأفعال غير المشروعة ضد سلامة هذه الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات وتجهيزات الملاحة الجوية ومنع أي أعمال أخرى تهدد أمن الطيران المدني.

3- يتصرف الطرفان، في علاقاتهما المتبادلة، وفقاً لأحكام أمن الطيران التي وضعتها منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة كملاحق للاتفاقية بقدر ما تكون فيه هذه الأحكام الأمنية قابلة للتطبيق على الطرفين المتعاقدين، كما يتعين على كل طرف متعاقد إلزام مشغلي الطائرات المدرجين بسجلاته، أو مشغلي الطائرات الذين يتواجد مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الدائمة في إقليمه، ومشغلي المطارات في إقليمه، بالامتثال لأحكام أمن الطيران هذه.

4- يوافق كل طرف متعاقد على وجوب إلزام مشغلي الطائرات بالامتثال لأحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة 3 من هذه المادة والتي يشترطها الطرف الآخر للدخول إلى إقليمه أو مغادرته أو أثناء التواجد فيه. يتعين على كل طرف متعاقد أن يضمن تطبيق التدابير الملائمة بشكل فعال داخل إقليمه لحماية الطائرة وتفتيش الركاب والطاقم والأمتعة اليدوية والحقائب والبضائع ومخازن الطائرات قبل وأثناء صعود الركاب أو تحميل البضائع. ويتعين على كل طرف أن ينظر بعين العطف إلى أي طلب من الطرف الآخر قصد اتخاذ تدابير أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين.

5- حين يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على طائرة مدنية، أو أي أفعال غير مشروعة أخرى ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها وكذلك ضد

المطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية، يتعين على كل طرف متعاقد أن يساعد الطرف المتعاقد الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تستهدف الإسراع في إنهاء الواقعة أو التهديد بوقوعها بسرعة وأمان.

6- عندما يكون لدى أحد الطرفين المتعاقدين دوافع معقولة للاعتقاد بأن الطرف الآخر لم يحترم أحكام أمن الطيران الواردة في هذه المادة، فإنه يجوز لذلك الطرف المتعاقد أن يطلب إجراء مشاورات فورية مع الطرف المتعاقد الآخر.

7- دون المساس بالمادة 4 (سحب أو إلغاء أو تعنيق أو الحد من رخص التشغيل) من هذا الاتفاق، فإن عدم التوصل إلى اتفاق مرض في غضون خمسة عشر (15) يوما من تاريخ بدء المشاورات يشكل سببا لسحب أو إلغاء أو تعليق أو الحد من أو فرض شروط على رخص التشغيل الخاصة بالناقلات الجوية للطرف المتعاقد الآخر.

8- عند وقوع تهديد فوري واستثنائي، يجوز للطرف المتعاقد أن يتخذ الإجراءات المؤقتة قبل مرور 15 يوما.

9- يجب إلغاء كل إجراء تم اتخاذه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقا للفقرة 7 من هذه المادة بعد امتثال الطرف المتعاقد الآخر للمقتضيات هذه المادة.

#### المادة 14: الإعفاء من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

1- طبقا للقوانين والأنظمة الوطنية تعفى الطائرات التي يتم تشغيلها على الخدمات المعتمدة من طرف مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين، وكذا أدواتها ومعداتنا العادية وقطع غيارها وإمدادات الوقود وزيوت التشحيم ومخازن الطائرات (بما في ذلك الأغذية والمشروبات والتبغ) المنقولة على متن هذه الطائرات، من جميع الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم والضرائب الأخرى المماثلة عند وصولها إلى إقليم الطرف الآخر، شريطة أن تظل هذه المعدات والإمدادات والمخازن على متن الطائرة حتى وقت إعادة تصديرها أو استخدامها أثناء جزء الرحلة التي يتم إجراؤها فوق تلك المنطقة.

2- مع مراعاة لقوانين وأنظمة كل طرف متعاقد، فإنه يعفى أيضا من جميع الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم الأخرى المماثلة، باستثناء الضرائب المتعلقة بالخدمات المقدمة:

أ. مؤن الطائرات التي تم شحنها في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين، وذلك في الحدود التي وضعتها سلطات الطيران في ذلك الطرف المتعاقد، والموجهة للاستعمال على متن الطائرات المغادرة المشغلة في خدمات معتمدة من الطرف المتعاقد الآخر؛

ب. قطع الغيار التي يتم إدخالها إلى إقليم أي من الطرفين المتعاقدين لصيانة أو إصلاح الطائرات المستعملة لأغراض الخدمات المعتمدة من قبل مؤسسة (مؤسسات النقل الجوي المعينة من لدن الطرف المتعاقد الآخر؛

ج. الوقود وزيوت التشحيم، والإمدادات التقنية الاستهلاكية المخصصة لتموين الطائرات المشغلة في الخدمات المعتمدة من قبل مؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة للطرف المتعاقد الآخر عند الوصول / العبور / المغادرة، حتى ولو تم استخدام هذه الإمدادات أثناء جزء من الرحلة تم إجراؤه فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي تزودت منه الطائرة.

3- تخضع المعدات والإمدادات المشار إليها في الفقرات الفرعية (أ) و (ب) و (ج) من الفقرة 2 من هذه المادة، للحراسة أو المراقبة الجمركية للطرفين المتعاقدين.

4- تعفى الأمتعة والبضائع العابرة مباشرة من الرسوم الجمركية وغيرها من الضرائب المماثلة شريطة أن تكون خاضعة لحراسة أو مراقبة الجمارك.

5- لا يجوز تفريغ التجهيزات العادية للطائرات، وكذا المعدات والإمدادات المحتفظ بها على متن طائرة تابعة لمؤسسة (مؤسسات) نقل جوي معينة تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، إلا بعد موافقة سلطات جمارك ذلك الطرف المتعاقد الآخر، ويجوز لسلطات الجمارك هذه أن تفرض وضع هذه المعدات والمواد والإمدادات تحت حراستها إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف فيها بشكل آخر طبقاً للقوانين والأنظمة الجمركية.

### المادة 15: الأنشطة التجارية

1- وفقاً لقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر، يمنح لكل مؤسسة (مؤسسات النقل الجوي) معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين الحقوق التالية:

أ. فيما يتعلق بالدخول والإقامة والعمل، جلب وإبقاء فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر، موظفيها الإداريين والمختصين الآخرين، وكذا التجهيزات المكتبية، والتجهيزات الأخرى والمستلزمات الترويجية الضرورية لتسيير خدماتها الجوية الدولية؛

ب. توظيف موظفين تقنيين وإداريين وتجاربيين من جنسيتها وفق القوانين والأنظمة الجاري بها العمل في الدولة التي سيشغل بها هؤلاء الموظفين؛

ج. الاستعانة بخدمات وموظفي أي منظمة أو شركة أو مؤسسة نقل جوي تشتغل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر؛

د. إحداث مكاتب بإقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض تدبير الخدمات الجوية وترويجها وبيعها؛

هـ. بيع الخدمات الجوية الدولية والمنتجات المتعلقة بها وتسويقها بإقليم الطرف المتعاقد الآخر، إما مباشرة أو بواسطة وكلائها أو وسطاء آخرين إذا رغبت في ذلك، ويتعين أن يجري هذا البيع بالعملة المحلية أو بالعملات القابلة للتحويل بشكل حر الخاصة بالدول الأخرى؛

و. تحويل، بناء على طلب، فائض الأرباح المحصل عليها محليا إلى إقليم مؤسسته، ويسمح لمؤسسة النقل الجوي بحق 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. وتجرى هذه التحويلات طبقاً لتنظيمات 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 بالعملات القابلة للتحويل بشكل حر وفق أنظمة العملة المحلية.

2- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد إبرام ترتيبات تعاون للتسويق التجاري تخضع للقوانين والأنظمة والسياسات الوطنية، مثل الترتيبات المتعلقة بالسعة المحجوزة أو بمشاركة الرموز أو ترتيبات التأجير مع مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي تابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أو مؤسسات نقل جوي تابعة لطرف ثالث محصورة في الحربتين الثالثة والرابعة، شريطة أن تتوفر هذه المؤسسات على رخص التشغيل المناسب بالاستغلال.

3- قد يُطلب من مؤسسة النقل الجوي التسويقي إبداع أي ترتيبات تعاون للتسويق التجاري مقترحة لدى سلطات الطيران لكل طرف متعاقد قبل اعتمادها.

4- عندما تطرح مؤسسة النقل الجوي التسويقية خدمات للبيع، ينبغي عليها أن توضح المشتري تذاكر هذه الخدمات، في نقطة البيع، أي مؤسسة نقل جوي ستكون المشغلة في كل قطاع من قطاعات الخدمات، ومع أي مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي سيدخل المشتري في علاقة تعاقدية.

### المادة 16: تأجير الطائرة

1- يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين منع استخدام الطائرات المستأجرة من أجل تقديم الخدمات بموجب هذا الاتفاق التي لا تمتثل للمادة 12 السلامة الجوية والمادة 13 أمن الطيران من هذا الاتفاق.

2- مع مراعاة الفقرة 1 من هذه المادة، يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من كل طرف متعاقد تشغيل الخدمات بموجب هذا الاتفاق باستخدام الطائرات المستأجرة التي تمتثل للمادة 12 (السلامة الجوية) والمادة 13 (أمن الطيران) من هذا الاتفاق.

### المادة 17: المشاورات والتعديلات

1- يتعين على السلطات الجوية التابعة للطرفين المتعاقدين بروح من التعاون الوثيق، التشاور فيما بينها من وقت لآخر بهدف ضمان تنفيذ أحكام هذا الاتفاق والملحق المرفق به والامتثال له على نحو مرض، وتتشاور كلما دعت الضرورة إلى ذلك لتعديل هذا الاتفاق أو ملحقه.

2- ويجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات، والتي قد تتم من خلال المناقشات أو عن طريق المراسلة تبدأ المشاورات في غضون ثلاثين (30) يوما من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر طلبا كتابيا، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

3- يتم أي تعديل لهذا الاتفاق أو ملحقه عن طريق تبادل مذكرات دبلوماسية ويدخل حيز التنفيذ في التاريخ المنصوص عليه في المذكرة الأخيرة.

### المادة 18: الاتفاقات متعددة الأطراف

إذا أصبح الطرفان المتعاقدان طرفين في اتفاق متعدد الأطراف يتناول مسائل ينظمها هذا الاتفاق، فإنه يتعين عليهما التشاور لتحديد ما إذا كان ينبغي مراجعة هذا الاتفاق ليأخذ بعين الاعتبار الاتفاق متعدد الأطراف.

### المادة 19: تسوية الخلافات

1- في حالة نشوب أي خلاف بشأن تأويل أو تطبيق هذا الاتفاق، يسعى الطرفان المتعاقدان إلى تسويته، في المقام الأول عن طريق المشاورات والمفاوضات المباشرة.

2- إذا لم يتم التوصل إلى تسوية بالطرق المذكورة أعلاه، يجوز، بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين، عرض الخلاف على هيئة تحكيم (المشار إليها فيما بعد بـ "الهيئة التحكيمية") مكونة من ثلاثة محكمين، يعين كل طرف محكما واحدا ويتفق المحكمان المعينان على هذا النحو على تعيين محكم ثالث. ويتعين ألا يكون المحكم الثالث من مواطني أي من الطرفين المتعاقدين ويترأس هذا المحكم الهيئة التحكيمية.

3- يعين كل من الطرفين المتعاقدين محكما في أجل ستين (60) يوما من تاريخ استلام الإشعار بطلب عرض الخلاف للتحكيم أمام هيئة تحكيمية من الطرف المتعاقد الآخر وذلك بالطرق الدبلوماسية ويعين المحكم الثالث في غضون ستين (60) يوما إضافية. إذا لم يتمكن أحد الطرفين المتعاقدين من تعيين محكم خلال المدة المحددة أو إذا لم يتم تعيين

المحكم الثالث خلال المدة المحددة يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين محكم أو محكمين بحسب ما تقتضيه كل حالة. وإذا كان الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، فإن نائب الرئيس الأكثر أقدمية يتولى التحكيم ما لم يكن مجرداً من الأهلية.

4- تحدد الهيئة التحكيمية مساطرها الخاصة.

5- مع مراعاة القرار النهائي للهيئة التحكيمية يتحمل الطرفان المتعاقدان تكاليف التحكيم بنسب متساوية.

6- يمثل الطرفان المتعاقدان لكل قرار قرارات الهيئة التحكيمية.

7- في حالة عدم امتثال أي من الطرفين المتعاقدين لقرار الهيئة التحكيمية الصادر بموجب هذه المادة يجوز للطرف المتعاقد الآخر الحد من أو سحب أو تعليق أو إلغاء أي حقوق أو امتيازات منحها بموجب هذا الاتفاق للطرف المتعاقد المخل أو المؤسسات النقل الجوي المعينة المخلة التابعة له.

#### المادة 20: إنهاء الاتفاق

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين، في أي وقت، أن يشعر الطرف المتعاقد الآخر، كتابة وعبر القنوات الدبلوماسية، بقراره بإنهاء هذا الاتفاق. ويتم إبلاغ هذا الإشعار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي، وفي هذه الحالة، ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد مرور اثني عشر (12) شهراً من تاريخ استلام الإشعار من قبل الطرف المتعاقد الآخر، أو بعد مدة أقصر حسبما يتفق عليه الطرفان المتعاقدان، ما لم يتم سحب الإشعار باتفاق مشترك قبل انتهاء فترة الصلاحية. وفي حالة عدم الإشعار بالاستلام من قبل الطرف المتعاقد الآخر، يعتبر أنه قد تم استلام الإشعار بعد أربعة عشر (14) يوماً من تاريخ استلامه من قبل منظمة الطيران المدني الدولي.

#### المادة 21: تسجيل الاتفاق

يتم تسجيل هذا الاتفاق وكذا تعديلاته اللاحقة لدى منظمة الطيران المدني الدولي من قبل الطرفين المتعاقدين.

#### المادة 22: الدخول حيز التنفيذ

يدخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ بمجرد إشعار الطرفين المتعاقدين بعضهما البعض، عبر تبادل مذكرات دبلوماسية، باستيفاء إجراءاتهما الدستورية المتطلبة لدخوله حيز التنفيذ. وإثباتاً لذلك، قام الموقعان أدناه، المخول لهما بذلك من قبل حكومتيهما، بالتوقيع على هذا الاتفاق.

حرر بالرباط (المغرب) في 27 مارس 2023، في نظيرين أصليين باللغات العربية والإنجليزية والخميرية، ولكل النصوص نفس الحجية. وفي حال الاختلاف في التأويل، يرجح النص الإنجليزي.

عن حكومة مملكة كمبوديا

ماو ها فانال

وزير مكلف بكتابة الدولة في الطيران  
المدني

عن حكومة المملكة المغربية

ناصر بوريطة

وزير الشؤون الخارجية والتعاون  
الإفريقي والمغارية المقيمين بالخارج

## الملحق

## جدول الطرق

1- الطرق المغربية

النقاط بالمغرب: الدار البيضاء ونقطتان أخريان يتم تحديدهما

النقاط الوسطية: يتم تحديدها لاحقا

النقاط في كمبوديا: بنوم بنه ونقطتان أخريان يتم تحديدهما

النقاط ما وراء: يتم تحديدها لاحقا

2- الطرق الكمبودية:

النقاط في كمبوديا: بنوم بنه ونقطتان أخريان يتم تحديدهما

النقاط الوسطية: تحدد فيما بعد

النقاط بالمغرب: الدار البيضاء ونقطتان أخريان يتم تحديدهما

النقاط ما وراء: يتم تحديدها لاحقا

**ملاحظة 1:** يمكن حذف أي نقطة أو جميع النقاط الوسطية و / أو النقاط ما وراء بالطرق المحددة إذا رغبت أي مؤسسة للنقل الجوي في ذلك، في أي من الرحلات الجوية أو جميعها.

**ملاحظة 2:** تخضع ممارسة حقوق النقل بموجب الحرية الخامسة لحركة النقل الجوي لموافقة سلطات طيران الطرفين المتعاقدين.