

**الاتفاق بشأن خدمات النقل الجوي الموقع بأديس أبابا في
19 نوفمبر 2016 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة
جمهورية إثيوبيا الفيدرالية الديمقراطية**

**ظهير شريف رقم 1.17.93 صادر في 9 شعبان 1442
(23 مارس 2021) بنشر الاتفاق بشأن خدمات النقل الجوي
الموقع بأديس أبابا في 19 نوفمبر 2016 بين حكومة
المملكة المغربية وحكومة جمهورية إثيوبيا الفيدرالية
الديمقراطية¹.**

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 خدمات النقل الجوي، الموقع بأديس أبابا في 19 نوفمبر 2016 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية إثيوبيا الفيدرالية الديمقراطية؛ وعلى القانون رقم 05.17 الموافق بموجبه على الاتفاق المذكور والصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.17.30 بتاريخ 8 ذي الحجة 1438 (30 أغسطس 2017)؛ ونظرا لتبادل الإعلام باستيفاء الإجراءات اللازمة لدخول الاتفاق المذكور حيز التنفيذ، أصدرنا أمرنا الشريف بما يلي:

ينشر بالجريدة الرسمية، عقب ظهيرنا الشريف هذا الاتفاق بشأن خدمات النقل الجوي، الموقع بأديس أبابا في 19 نوفمبر 2016 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية إثيوبيا الفيدرالية الديمقراطية.

وحرر بفاس في 9 شعبان 1442 (23 مارس 2021)،

وقعه بالعطف:

رئيس الحكومة،

الإمضاء: سعد الدين العثماني.

¹ - الجريدة الرسمية عدد 7 صادرة بتاريخ 21 رمضان 1442 (4 ماي 2021)، ص 122.

اتفاق بشأن خدمات النقل الجوي بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية إثيوبيا الفيدرالية الديمقراطية

الديباجة

إن حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية إثيوبيا الفيدرالية الديمقراطية، المشار إليهما بعده ب "الطرفان المتعاقدان"،

إذ تحذوهما الرغبة في تشجيع إقامة نظام دولي للنقل الجوي يقوم على المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي في إطار سوق تخضع للحد الأدنى من تدخلات الدولة،

ورغبة منهما في تشجيع العلاقات المتبادلة بينهما في مجال الطيران المدني قصد تيسير توسيع نطاق فرص خدمات النقل الجوي الدولي بينهما،

وإذ تقران بأن خدمات الطيران الدولي الفعالة والقائمة على المنافسة تعزز التجارة ورفاه المستهلكين والنمو الاقتصادي،

ورغبة منهما في تمكين مؤسسات النقل الجوي من تقديم باقة متنوعة من خدمات نقل الركاب والبضائع وكذا في تشجيع كل مؤسسة نقل جوي من تطوير واعتماد أسعار مبتكرة وتنافسية،

ووعياً والتزاماً منهما بأهمية ضمان والمحافظة على أعلى مستويات الأمن والسلامة في مجال خدمات النقل الجوي الدولي،

وإذ تؤكدان من جديد على انشغالهما العميق بشأن الأفعال أو التهديدات التي يتعرض لها أمن الطائرات، والتي تعرض سلامة الأشخاص والممتلكات للخطر، وتؤثر سلباً على عمليات النقل الجوي، وتفوض ثقة عامة الناس في أمن الطيران المدني.

وبوصفهما طرفين في الاتفاقية الدولية لخدمات الطيران المدني المفتوحة للتوقيع في شيكاغو بتاريخ 7 دجنبر 1944،

اتفقتا على ما يلي:

المادة الأولى

التعريف

لأغراض هذا الاتفاق وما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك:

أ. تعني عبارة "سلطات الطيران" فيما يتعلق بجمهورية إثيوبيا الفدرالية الديمقراطية ووزارة النقل وهيئة الطيران المدني الإثيوبية، وفيما يتعلق بالمملكة المغربية الوزارة المسؤولة على الطيران المدني، أو في كلتا الحالتين معاً، كل شخص أو هيئة مخول لها بممارسة الوظائف المنوطة أذاك للسلطات المذكورة.

ب. تفيد عبارة "الخدمات المعتمدة" خدمات النقل الجوي المبرمجة على الطرق المحددة في الملاحق المرفقة بهذا الاتفاق قصد نقل الركاب والبضائع وإرساليات البريد منفردة أو مجتمعة.

ت. تفيد عبارة "الاتفاق" هذا الاتفاق وملاحقة وكافة التعديلات المتصلة به.

ث. تفيد عبارات "الخدمة الجوية" و "الخدمات الجوية الدولية" و "الهبوط لأغراض غير تجارية" المعنى المنصوص عليه بشأن كل منها في المادة 96 من الاتفاقية.

ج. تفيد عبارة "الاتفاقية" اتفاقية الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع في شيكاغو بتاريخ 7 دجنبر 1944، وتتضمن كل ملحق يتم اعتماده وفق المادة 90 من هذه الاتفاقية وكذا كل تعديل يهم الملاحق أو الاتفاقية، وفق المادتين 90 و94، والذي اعتمده كلا الطرفين المتعاقدين.

ح. تفيد عبارة "السعة" حجم الخدمات المنصوص عليها في هذا الاتفاق، ويتم قياسها عادة بعدد الرحلات (التردد) أو المقاعد أو أطنان الحمولة المعروضة في سوق معينة (بين مدينتين أو من بلد إلى بلد آخر) أو في خط جوي خلال مدة محددة، يومياً أو أسبوعياً أو موسمياً أو سنوياً، على سبيل المثال.

خ. تفيد عبارة "مؤسسة النقل الجوي المعينة مؤسسة النقل الجوي التي عينها أحد الطرفين المتعاقدين وفق المادة 7 من هذا الاتفاق قصد استغلال خدمات النقل الجوي المتفق بشأنها.

د. تفيد عبارات "المعدات الأرضية" و "مخازن الطائرات" و "قطع الغيار" المعاني الواردة بشأن كل منها في الملحق رقم 9 (التسهيلات) المرفق بالاتفاقية.

ذ. تفيد عبارة "التعريف" الأسعار الواجب أدائها مقابل نقل الركاب والأمتعة والبضائع، والشروط التي تطبق فيها تلك الأسعار، بما في ذلك رسوم عمولات وباقي التعويضات مقابل خدمات الوكالات وباقي الخدمات الإضافية أو بيع وثائق النقل، باستثناء أجور وشروط نقل إرساليات البريد.

ر. يعني لفظ "الإقليم"، بالنسبة للمملكة المغربية، كما تم تحديدها بموجب قوانينها، المناطق البرية والمياه الداخلية والمياه الإقليمية والمناطق الجوية الخاضعة لسيادتها، ويفيد بالنسبة لجمهورية إثيوبيا الفدرالية الديمقراطية، المعنى الوارد بشأنه في المادة 2 من الاتفاقية.

ز. يفيد لفظ " الحركة " الركاب والأمتعة والحمولة وإرساليات البريد.

س. تفيد عبارة "رسوم الاستعمال" الرسوم المفروضة على مؤسسات النقل الجوي من قبل السلطات المختصة أو تلك المخولة من قبلها لفرضها، عند استعمال مرافق وخدمات المطار أو تجهيزات الملاحة الجوية أو الخدمات والتجهيزات ذات الصلة الخاصة بالطائرة وطاقمها والركاب والحمولة.

2. يعد الملحق وكافة التعديلات المتعلقة به جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق.

المادة 2

منح الحقوق

1. يمنح كل طرف متعاقد للطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذا الاتفاق قصد استغلال خدمات النقل الجوي على الخطوط الجوية المحددة في الجداول الواردة في ملحق هذا الاتفاق. ويُشار إلى هذه الخدمات والخطوط الجوية أدناه بعبارة "الخدمات المعتمدة" و "الطرق المحددة" على التوالي.

2. مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين، أثناء تشغيلها الخدمات الجوية الدولية بما يلي:

أ. حق الطيران فوق إقليم الطرف الآخر دون الهبوط فيه،

ب. حق هبوط في هذا الإقليم لأغراض غير تجارية،

ت. حق الهبوط في الإقليم المذكور في النقط المحددة في ملحق هذا الاتفاق قصد إنزال أو إركاب المسافرين والأمتعة والبضائع وإرساليات البريد الموجهة إلى نقط من إقليم الطرف الآخر أو القادمة منها.

3. لا يوجد في أحكام الفقرة 2 من هذه المادة ما يخول لمؤسسات النقل الجوي المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين امتياز القيام داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر، مقابل أجر أو تأجير، بإركاب المسافرين أو شحن الأمتعة والبضائع والبريد والمتوجهة إلى نقطة أخرى من إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

4. تتمتع مؤسسات النقل الجوي التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين غير تلك المعينة وفقاً

للمادة 7 من هذا الاتفاق بالحقوق الواردة في الفقرة الثانية (أ) و (ب) من هذه المادة.

5. إذا تعذر على مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين استغلال إحدى الخدمات على خطوطها العادية، بسبب نزاع مسلح أو كوارث طبيعية أو اضطرابات سياسية أو تطورات فوضوية، يتعين على الطرف المتعاقد الآخر بذل كافة الجهود قصد تيسير استمرار استغلال تلك الخدمة عبر وضع الترتيبات المناسبة لإعادة تشكيل تلك الخطوط الجوية.

المادة 3

المبادئ المنظمة لتشغيل الخدمات المعتمدة

1. تمنح لمؤسسات النقل الجوي المعينة من كل طرف متعاقد فرص عادلة ومتكافئة لتشغيل الخدمات المعتمدة المتعلقة بالحركة التي يتم إركابها في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين وإنزالها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ويجب اعتبار ذات طابع تكميلي الحركة التي يتم إركابها أو إنزالها فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر من وإلى النقط المبرمجة في المسار. يتعين على مؤسسات النقل الجوي المعينة من كل من طرف متعاقد خلال تحديد سعة حمولة الحركة التي يتم إركابها فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر وإنزالها في نقط من الطرق المحددة أ، تأخذ بعين الاعتبار المصالح الأساسية لمؤسسة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر في إطار هذه الحركة بما لا يؤثر دون وجه حق على مصالح المؤسسة الأخيرة.

2. ينبغي أن ترتبط الخدمات الجوية المتفق عليها التي تقدمها شركات الطيران المعينة من الطرفين المتعاقدين ارتباطاً وثيقاً باحتياجات الحركة على الخطوط المحددة، وأن يكون الهدف الرئيسي لها توفير معامل حمولة معقول تتناسب واحتياجات نقل الركاب والبضائع وإرساليات البريد في إقليم الطرف المتعاقد الذي عين شركة الطيران وفق ما ينص عليه ملحق هذا الاتفاق.

3. إن تأمين نقل الركاب، والبضائع والبريد الذي يتم حمله من إقليم الطرف المتعاقد وإنزاله في نقاط على الطرق المحددة في أقاليم دول أخرى، والعكس بالعكس، ينبغي أن يتم وفقاً للمبادئ العامة التي تقضي بتناسب السعة مع:

أ) متطلبات الحركة من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي؛
ب) متطلبات الحركة للمنطقة التي تعبرها مؤسسة النقل الجوي بعد الأخذ في الاعتبار لخدمات النقل الأخرى لشركات الطيران التابعة للدول التي تشملها المنطقة.

المادة 4

تطبيق القوانين والأنظمة

1. إن القوانين والأنظمة الخاصة بأحد الطرفين المتعاقدين والتي تحكم الدخول إلى إقليمه ومغادرته من طرف الطائرات المخصصة للملاحة الجوية الدولية أو رحلات هذه الطائرات

في أجواء إقليم هذا الطرف، تسري أيضاً على مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

2. تطبق قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين والتي تنظم بإقليمه الدخول إلى إقليمه أو الإقامة به أو مغادرته من طرف الركاب أو الطواقم أو الأمتعة أو البضائع أو الإرساليات البريدية، مثل تلك المتعلقة بإجراءات الدخول والخروج والهجرة النازحة والهجرة الوافدة وكذا الإجراءات الجمركية والصحية، على الركاب والطواقم والأمتعة والبضائع وإرساليات البريد المنقولة بواسطة طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجدها بالإقليم المذكور.

3. لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يمنح الأفضلية لمؤسسات النقل الجوي التابعة له أو لأي مؤسسة نقل جوي أخرى على خلاف مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر بشأن تطبيق القوانين والأنظمة المنصوص عليها في هذه المادة.

المادة 5

أمن الطيران

1. يؤكد الطرفان المتعاقدان من جديد، طبقاً لحقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، وبوصفهما طرفين أو موقعين في الاتفاقيات أدناه، أن التزام كل منهما تجاه الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يتعين على الطرفين المتعاقدين بوصفهما موقعين عليها أو طرفين فيها التصرف بشكل خاص وفق أحكام الاتفاقية المتعلقة بالمخالفات وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963، وكذا اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971 وبروتوكولها الإضافي بشأن قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التابعة للطيران المدني الدولي، الموقع في مونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988، والاتفاقية بشأن تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها المبرمة في مونتريال بتاريخ فاتح مارس 1991، وكذا أي اتفاقية أو بروتوكول بشأن أمن الطيران التي ينضم إليها الطرفان المتعاقدان.

2. يمنح الطرفان المتعاقدان، عند الطلب، كافة المساعدات الضرورية لكل منهما قصد منع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغيرها من الأفعال غير المشروعة الأخرى الموجهة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطواقمها وضد سلامة مطاراتها وتجهيزات الملاحة الجوية، ولمنع أي تهديد آخر ضد الطيران المدني.

3. يتصرف الطرفان المتعاقدان، في العلاقات المتبادلة فيما بينهما، وفقاً لأحكام أمن الطيران الموضوعة من جانب منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة كملاحق لاتفاقية الطيران المدني بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية على الطرفين المتعاقدين. كما يتعين عليهما إلزام مشغلي الطائرات المدونين بسجلتهما أو مشغلي الطائرات الذين يتواجد مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليمهما، ومشغلي المطارات المتواجدة بإقليمهما، بالتصرف طبقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة.

4. يلزم كل طرف متعاقد مشغلي طائراته بمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة 3 من هذه المادة، والتي يقتضها الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر أو مغادرته أو الإقامة به. ويتعين على كل طرف متعاقد، أن يضمن التطبيق الفعال للإجراءات المناسبة داخل إقليمه، من أجل حماية الطائرات، وضمان تفتيش الركاب، والطاقم، والأمتعة اليدوية، والأمتعة والبضائع، وموّن الطائرات قبل وأثناء صعود الركاب أو تحميل البضائع ويتعين على كل طرف متعاقد، أن ينظر بعين العطف لأي طلب من الطرف المتعاقد الآخر قصد اتخاذ إجراءات أمنية خاصة معقولة لمواجهة تهديد معين.

5. في حال وقوع أو التهديد بوقوع حادث استيلاء غير مشروع على طائرة مدنية، أو أي أفعال غير مشروعة أخرى موجهة ضد سلامة هذه الطائرة أو ركابها أو طواقمها أو المطارات أو مرافق الملاحة الجوية، يتعين على كل طرف متعاقد أن يساعد الطرف المتعاقد الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تستهدف إنهاء الحادث أو التهديد بوقوعه بسرعة وأمان.

6. إذا كان لأحد الطرفين المتعاقدين أسباب معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر لم يحترم أحكام هذه المادة المتعلقة بسلامة الملاحة الجوية، يمكن لسلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الأول طلب مشاورات فورية مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر. يشكل عدم التوصل لاتفاق مرض داخل أجل 30 يوماً من تاريخ تقديم هذا الطلب سبباً لتعليق أو سحب أو حد أو فرض شروط على رخص التشغيل والترخيص التقني الممنوحة لمؤسسة النقل الجوي لهذا الطرف المتعاقد. وإذا استلزمت حالة طارئة ذلك، يمكن لطرف متعاقد أن يتخذ إجراءات مؤقتة قبل انصرام أجل 30 يوماً.

7. دون الإخلال بأحكام المادة (4) (سحب أو إلغاء أو تعليق أو حد رخص التشغيل) من هذا الاتفاق، يشكل عدم التوصل إلى اتفاق مرضي في غضون 15 يوماً من تاريخ هذا الطلب سبباً لإلغاء أو سحب أو تعليق أو حد أو فرض شروط على رخص التشغيل الخاصة بالناقلات الجوية لكلا الطرفين المتعاقدين.

8. عند وقوع تهديد فوري واستثنائي، يمكن لأي طرف متعاقد أن يتخذ إجراءات مؤقتة قبل انصرام أجل خمسة عشر (15) يوماً.

9. يجب وقف كل إجراء تم اتخاذه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للفقرة 7 من هذه المادة بعد التزام الطرف المتعاقد الآخر لمقتضيات هذه المادة.

المادة 6

سلامة الطيران

1. يمكن لكل من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن معايير السلامة المعتمدة من الطرف المتعاقد الآخر في أي مجال متعلق بتجهيزات الطيران أو الطواقم أو الطائرات أو تشغيل الطائرات. ويجب أن تتم تلك المشاورات داخل أجل ثلاثين (30) يوماً اعتباراً من تاريخ الطلب ذي الصلة.

2. وإذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين، عقب هذه المشاورات، أن الطرف المتعاقد الآخر لا يعتمد فعلياً معايير السلامة ولا يطبقها في هذه المجالات بحيث تفي بالحد الأدنى على الأقل للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب اتفاقية شيكاغو، فإن الطرف المتعاقد الأول يبلغ الطرف المتعاقد الآخر بتلك الاستنتاجات وبالخطوات التي تعتبر ضرورية للائتمثال للحد الأدنى من هذه المعايير، ويتعين على الطرف المتعاقد الآخر أن يتخذ الإجراءات التصحيحية الملائمة. ويكون عدم اتخاذ الطرف المتعاقد الآخر الإجراءات المناسبة في غضون 15 يوماً أو في مدة أطول كما تم الاتفاق بشأنه سبباً لتطبيق المادة 8 من هذا الاتفاق لإلغاء أو تعليق رخص التشغيل.

3. بالرغم من الالتزامات الواردة في المادة 33 من اتفاقية شيكاغو، من المتفق عليه أيضاً أنه يجوز أن تخضع أي طائرة تقوم بتشغيلها مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أو مستأجرة من قبلها، على خدمات من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، عندما تتواجد على إقليم الطرف المتعاقد الآخر، للتفتيش من جانب الممثلين المرخص لهم من الطرف المتعاقد الآخر، على متن الطائرة وحولها للتأكد من صلاحية وثائق الطائرة ووثائق طاقمها وكذا من حالة الطائرة وتجهيزاتها ظاهرياً (المشار إليه في هذه المادة "عملية التفتيش"). شريطة ألا يفضي ذلك إلى تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة.

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

أ. انشغال جدي بشأن عدم احترام طائرة أو تشغيلها للحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب اتفاقية شيكاغو؛ أو

ب. انشغال جدي بشأن غياب الاعتماد والتطبيق الفعليين لمعايير السلامة التي وضعت في ذلك الوقت بموجب اتفاقية شيكاغو؛

فإنه يحق بكامل الحرية للطرف المتعاقد الذي أجرى عملية التفتيش لأغراض المادة 33 من اتفاقية شيكاغو أن يستنتج أن المتطلبات التي تم بموجبها تسليم الشهادات والرخص فيما

يتعلق بالطائرة وطاقمها أو المصادقة عليها، أو أن المتطلبات التي بموجبها يتم تشغيل الطائرة لا تساوي أو تفوق الحد الأدنى للمعايير المحددة بموجب اتفاقية شيكاغو.

5. في حالة ما إذا رفض ممثل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي إمكانية مباشرة عملية تفتيش الطائرة المشغلة من طرف مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للفقرة 3 من هذه المادة، فإنه يحق للطرف المتعاقد الآخر أن يستنتج وجود انشغال جدي بشأن الحالات المذكورة بالفقرة 4 من هذه المادة وأن يتوصل إلى الخلاصات المذكورة بتلك الفقرة.

6. يحتفظ كل طرف متعاقد بحق تعليق أو تعديل رخص التشغيل الخاصة بمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فوراً في حالة استنتاج الطرف المتعاقد الأول، سواء نتيجة عملية أو عمليات التفتيش أو رفض الولوج لإجراء عملية التفتيش أو مشاورات أو غيرها، أن القيام بهذا الإجراء الفوري ضروري من أجل سلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.

7. يتم وقف كل إجراء تم اتخاذه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقاً للفقرتين 2 أو 6، فور حال انتهاء السبب الذي أدى إلى اتخاذ هذا الإجراء.

المادة 7

التعيين ورخصة التشغيل

1. يحق لكل طرف متعاقد أن يعين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لتشغيل الخدمات المعتمدة. ويتم التعيين بواسطة إشعار كتابي بين سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين.

2. مع مراعاة أحكام الفقرتين 4 و5 من هذه المادة، يتعين على سلطات الطيران التي توصلت بإشعار التعيين أن تقوم فوراً بمنح رخصة التشغيل الضرورية لكل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي التي عينها الطرف المتعاقد الآخر.

3. يجوز لسلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر إثبات ما يلي:

أ. أنه تم تأسيسها قانونياً طبقاً للقوانين والأنظمة الوطنية للطرفين المتعاقدين.

ب. أن يتواجد مقرها الرئيسي وإدارتها المركزية ومقرها التجاري الرئيسي في هذا الطرف المتعاقد.

ت. أن هذه الشركات مرخص لها حسب الأصول من لدن طرف متعاقد كما هو منصوص عليه في الملحق 6 من اتفاقية شيكاغو.

ث. أن الملكية الرئيسية والمراقبة الفعلية تؤول إلى الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي أو إلى مواطنيه؛

ج. أن تتوفر على تأمين مناسب يغطي الركاب والبضائع وإرساليات البريد والأمتعة وأطرافاً ثالثاً وبمبلغ يساوي على الأقل أحكام الاتفاقيات الدولية السارية.

ح. أن تبرهن هذه الشركات على قدرتها في الحفاظ على معايير تساوي على الأقل تلك التي وضعتها المنظمة الدولية للطيران المدني، وعلى الاستجابة لأي طلب تقدمه أي دولة تقدم لها خدمات النقل الجوي.

4. عقب تسلم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي لرخصة التشغيل، المنصوص عليها في الفقرتين 2 و3 من هذه المادة، يجوز لها القيام في أي وقت بتشغيل الخدمات المعتمدة، شريطة أن تلتزم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي تلك بأحكام هذا الاتفاق السارية المفعول.

المادة 8

سحب رخصة التشغيل أو إلغاؤها أو تعليقها أو الحد منها

1. يحق لكل طرف متعاقد أن يقوم بإلغاء رخصة التشغيل أو تعليق ممارسة الحقوق المحددة في الفقرة الثانية من المادة 2 من هذا الاتفاق من لدن مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي عينها الطرف المتعاقد الآخر، أو أن يفرض مثل هذه الشروط كلما دعت الضرورة إلى ممارسة هذه الحقوق، وذلك في الحالات التالية:

أ. إذا لم تراعي مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعايير المنصوص عليها في المادة 7 (3) من هذا الاتفاق،

ب. إذا لم تحترم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي هذه القوانين والأنظمة التي يعتمدها الطرف المتعاقد المانع لهذه الحقوق، أو

ت. إذا لم تقم مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي هذه باستغلال الخدمات المعتمدة وفق الشروط المنصوص عليها في هذا الاتفاق.

2. لا يجوز ممارسة هذا الحق إلا عقب التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر، ما لم يكن الإلغاء الفوري أو التعليق أو فرض الشروط المنصوص عليها في الفقرة 1 من هذه المادة ضرورياً لتفادي تكرار حالات انتهاك القوانين أو الأنظمة.

المادة 9

الاعتراف المتبادل بالشهادات والرخص

1. إن شهادات صلاحية الطائرات للملاحة الجوية وشهادات الأهلية والرخص التي يصدرها أو يصادق عليها أحد الطرفين المتعاقدين، خلال مدة سريانها، يتعين الاعتراف

بصلاحيتها من لدن الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تكون المتطلبات التي بموجبها تم إصدار الشهادات أو الرخص أو المصادقة عليها مساوية أو أعلى من المعايير الدنيا التي قد يتم التنصيص عليها بموجب الاتفاقية.

2. غير أنه يحتفظ كل طرف من الطرفين المتعاقدين، وفق قوانينه وأنظمتها، بحق رفض الاعتراف، لأغراض الرحلات الجوية فوق إقليمه، بصلاحية شهادات الأهلية والرخص الممنوحة أو المصادق عليها لصالح مواطنيه من لدن الطرف المتعاقد الآخر أو أي دولة أخرى.

المادة 10

الرسوم الجمركية وضرائب أخرى

1. تعفى، على أساس المعاملة بالمثل، الطائرات المشغلة على الخدمات الدولية من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من لدن أي من الطرفين المتعاقدين وكذا التجهيزات العادية لهذه الطائرات والوقود وزيتوت التشحيم ومؤن الطائرة بما في ذلك الأطعمة والمشروبات والتبغ المشحونة على متن هذه الطائرات من كافة الضرائب أو الرسوم شريطة أن تبقى هذه التجهيزات والمؤن على متن الطائرات إلى حين إعادة تصديرها.

2. ينطبق الإعفاء المنصوص عليه في هذه المادة على المواد الواردة في الفقرة 1 من هذه المادة في الحالات التالية:

أ. إذا تم إدخالها لإقليم أحد الطرفين المتعاقدين من لدن أو باسم مؤسسة نقل جوي تابعة للطرف المتعاقد الآخر.

ب. إذا تم الاحتفاظ بها على متن طائرة مؤسسة نقل جوي معينة من أحد الطرفين المتعاقدين لدى دخول أو مغادرة إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

ت. إذا تم شحنها على متن طائرة تابعة لمؤسسة نقل جوي معينة من أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وكانت موجهة للاستعمال في إطار تشغيل خدمات النقل الجوي المعتمدة،

سواء تم استعمال أو استهلاك هذه المواد بالكامل أم لم يتم ذلك داخل إقليم الطرف المتعاقد المانح للإعفاء. شريطة ألا يتم تحويل ملكية هذه المواد داخل إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

3. إن تجهيزات الطائرة وموادها وإمداداتها المعتادة والمشار إليها في الفقرة 2 (أ و ب و ت) من هذه المادة، والمحتفظ بها داخل الطائرات التابعة لمؤسسة نقل جوي معينة من أحد الطرفين المتعاقدين، لا يجوز إفراغها بإقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بموافقة السلطات الجمركية التابعة لذلك الإقليم. وفي هذه الحالة، يجوز وضعها تحت مراقبة هذه السلطات إلى حين إعادة تصديرها أو التخلص منها وفق الأنظمة الجمركية ذات الصلة.

4. يخضع المسافرون والأمتعة والبضائع المشحونة العابرة عبوراً مباشراً لإقليم أحد الطرفين المتعاقدين، دون أن تغادر المنطقة المخصصة لهذا الغرض داخل المطار، لمراقبة جد مبسطة، وتعفى هذه الأمتعة والبضائع من الرسوم والضرائب بما فيها الرسوم الجمركية.
5. يلتزم كل طرف من الطرفين المتعاقدين بإعفاء مؤسسات النقل الجوي التي يعينها الطرف المتعاقد الآخر من دفع أي رسوم على الإيرادات المحصلة خلال تشغيل خدمات النقل الجوي الدولي.
6. تخضع الإمدادات والبضائع والخدمات التي يتم اقتناؤها محلياً للقوانين والأنظمة الوطنية المعتمدة من لدن الطرفين المتعاقدين.

المادة 11

رسوم الاستعمال

1. يتعين على كل طرف من الطرفين المتعاقدين أن يبذل قصارى جهده ليضمن أن رسوم الاستعمال المفروضة أو الجائز فرضها من لدن السلطات المختصة التابعة له على مؤسسات النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر هي رسوم عادلة ومعقولة. ويتعين أن تستند إلى مبادئ اقتصادية غير تمييزية وسليمة.
2. لا يجوز أن تكون الرسوم التي يفرضها أو يأذن بفرضها أي من الطرفين المتعاقدين على مؤسسة نقل جوي معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر مقابل استخدامها للمطارات ومرافق الملاحة الجوية أعلى من تلك التي تدفعها شركات الطيران الوطنية لذلك الطرف والتي تشتغل في الخدمات الدولية المبرمجة.

المادة 12

الأنشطة التجارية

1. يجوز لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، وفق قوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر المتعلقة بالدخول والإقامة والتشغيل، استقدام موظفي المصالح الإدارية والتجارية والفنية والتشغيلية وغيرهم من المختصين وابقائهم داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر من أجل تشغيل الخدمات المعتمدة.
2. يتم تطبيق مبدأ المعاملة بالمثل بشأن الأنشطة التجارية. وتحرص السلطات المختصة التابعة لكل طرف من الطرفين المتعاقدين على تنفيذ أحكام هذا الاتفاق.
3. يمنح كل طرف لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر، على وجه الخصوص، حق القيام ببيع خدمات النقل الجوي داخل إقليمه مباشرة، وحسب تقدير مؤسسة النقل الجوي، عبر وكلائها أو أي وسطاء آخرين. ويحق لكل مؤسسة نقل جوي بيع خدمات

النقل هذه، ولأي شخص كامل الحرية في شراء هذه الخدمات بعملة ذلك الإقليم، مع مراعاة القوانين والأنظمة الوطنية، أو بأي عملة قابلة للصرف لدول أخرى.

4. تتمتع مؤسسة النقل الجوي المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين، مع مراعاة القوانين والأنظمة المطبقة لدى الطرف المتعاقد الآخر، بتكافؤ الفرص في توظيف العاملين في المصالح التجارية والفنية المحلية من أجل استغلال الخدمات المعتمدة على الخطوط الجوية المحددة، فضلاً عن إقامة مكاتب وتشغيلها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

5. خلال تشغيل خدمات النقل الجوي على الطرق المحددة، يحق لأي مؤسسة نقل جوي معينة من أحد الطرفين المتعاقدين أن تدخل في توافقات ترتيب الرموز، المقاعد المحجوزة و / أو توافقات التأجير أو أي توافق تجاري آخر مع:

أ - مؤسسة نقل جوي تابعة للطرف المتعاقد نفسه.

ب - مؤسسة نقل جوي تابعة للطرف المتعاقد الآخر.

ج - مؤسسة نقل جوي تابعة لطرف ثالث.

وذلك شريطة حصول جميع مؤسسات النقل الجوي المنخرطة في مثل هذه التوافقات على حقوق الملاحة الملائمة واستجابتها للمتطلبات المعمول بها عادة في مثل هذه التوافقات.

6. غير أن أحكام الفقرة 5 من هذه المادة بشأن تقاسم الرموز مع أطراف ثالثة تطبق مع مراعاة الشروط القاضية بأن كافة مؤسسات النقل الجوي المنخرطة في هذه التوافقات:

أ. حاصلة على موافقة سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين وتستجيب لمتطلباتها المطبقة في مثل هذه التوافقات،

ب. تمتلك حقوق الملاحة الملائمة وتستجيب لشروط هذا الاتفاق،

ت. تقدم للزبائن المعلومات المناسبة بخصوص توافقات تقاسم الرموز و / أو المقاعد المحجوزة.

المادة 13

صرف وتحويل الإيرادات

يلتزم كل طرف متعاقد بمنح مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر لفائض الإيرادات التي كسبتها الشركة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر والمتعلقة بنقل المسافرين والأمتعة وإرساليات البريد والبضائع.. وتتم هذه التحويلات حسب سعر صرف العملة الرسمي إن وجد. أو حسب سعر صرف العملة في التاريخ الذي تم فيه كسب هذه الإيرادات. وإذا كانت هذه التحويلات خاضعة لاتفاق خاص بين الطرفين المتعاقدين يتعين تطبيق هذه الاتفاق.

المادة 14

التعريفات

1. تحدد التعريفات المطبقة بين إقليمي الطرفين المتعاقدين وفق مستويات معقولة، مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك، بما في ذلك تكاليف التشغيل، ومصالح المستعملين والربح المعقول وجودة الخدمات، إذا اقتضى الحال، تعريفات مؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تشتغل على كافة الطرق المحددة في الملحق أو بعضها.

2. يسمح كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعينة بوضع أسعار للنقل الجوي قائمة على الاعتبارات التجارية ذات الصلة بالسوق. وينحصر تدخل الطرفين المتعاقدين فيما يلي:

أ. منع الأسعار والممارسات التمييزية بصورة غير معقولة،

ب. حماية المستهلك من الأسعار العالية بشكل مبالغ فيه أو المقيدة وذلك بسبب سوء استعمال أحد الطرفين لمكانته المسيطرة.

ت. حماية مؤسسات النقل الجوي من الأسعار المتدنية بشكل غير طبيعي بسبب الدعم الحكومي المباشر أو غير المباشر.

3. يحق لكل طرف متعاقد أن يشترط توجيهه إشعار إلى أو إيداع الأسعار لدى سلطات الطيران التابعة له والتي سيتم فرضها من أو إلى إقليمه من قبل مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر. ويمكن طلب الإشعار أو الإيداع من لدن مؤسسات النقل الجوي التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين في مدة لا تزيد عن (30) ثلاثين يوماً قبل التاريخ المقترح للعمل بها. وفي حالات فردية، يمكن أن يسمح بالإشعار أو الإيداع في مدة أقصر مما يُطلب عادة، ولن يشترط أي من الطرفين المتعاقدين الإشعار أو الإيداع من قبل مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر للأسعار المفروضة على الجمهور من لدن منظمي الرحلات العارضة، باستثناء ما إذا كان هذا الشرط موضوعاً على أسس غير تمييزية لأغراض الإحاطة بالمعلومات.

4. لا يحق لأي طرف متعاقد اتخاذ إجراء أحادي لمنع تدشين أو استمرار سعر مقترح فرضه من لدن:

أ. مؤسسة نقل جوي لأحد الطرفين المتعاقدين بغرض النقل الجوي الدولي بين إقليمي الطرفين المتعاقدين، أو

ب. مؤسسة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين بغرض النقل الجوي الدولي بين إقليمي الطرفين المتعاقدين وأي بلد آخر بما في ذلك وفي كلتا الحالتين النقل على أساس خطوط بينها وفي داخلها. وإذا اعتقد أي طرف متعاقد أن أمثل هذا السعر لا ينسجم مع الاعتبارات

الواردة في الفقرة (1) من هذه المادة، فإنه يطلب إجراء مشاورات ويُشعر الطرف المتعاقد الآخر بأسباب عدم اقتناعه وذلك في أقرب الآجال الممكنة. وتعد هذه المشاورات في أجل لا يتجاوز (30) ثلاثين يوماً بعد استلام الطلب، وللطرفين المتعاقدين أن يتعاونوا لتأمين المعلومات الضرورية لتسوية المسألة.

5. إذا توصل الطرفان المتعاقدان إلى اتفاق بخصوص سعر صدر بشأنه إشعار بعدم الرضى، يبذل كل طرف قصارى جهده لإدخال هذا الاتفاق حيز التنفيذ. ويتم اعتماد هذا السعر دون الإخلال بالفقرة 2 من هذه المادة.

6. في حال تغيير التعريف، لن تشترط مصادقة سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد المعني بخصوص التعرفة التي تفرضها مؤسسات النقل الجوي المعينة لنقل الركاب والبضائع وإرساليات البريد. ويتعين في هذه الحالة على مؤسسة النقل الجوي أن تودع هذه التعريفات قبل سريان مفعولها.

المادة 15

إيداع جداول الرحلات

1. يتعين على مؤسسة النقل الجوي المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين أن توافي سلطات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بالمعلومات المتعلقة بطبيعة الخدمات وجدول الرحلات وأصناف الطائرات بما في ذلك سعة حمولتها المتوفرة على كل خط من الخطوط المحددة وغيرها من المعلومات ذات الصلة قصد المصادقة عليها، مسبقاً ما أمكن ذلك، ولكن خلال أجل لا يتجاوز ثلاثين (30) يوماً قبل الشروع في استغلال الخدمات المعتمدة، أو داخل أجل 30 يوماً اعتباراً من تاريخ استلام طلب من سلطات الطيران.

2. تقدم مؤسسات النقل الجوي المعينة أي معلومات ضرورية للاستجابة لمتطلبات سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر مع مراعاة احترام متطلبات هذا الاتفاق بشكل صحيح.

المادة 16

تبادل المعلومات

تزود سلطات الطيران الخاصة بكل طرفين المتعاقدين أو تدعو المؤسسات التابعة لها لتزويد سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناء على طلبها بالبيانات الإحصائية الدورية أو غيرها التي تتطلبها في الحدود المعقولة بغرض مراجعة تشغيل الخدمات المعتمدة بما في ذلك الإحصائيات التي تبرز مصدر ووجهة الحركة.

المادة 17

المشاورات

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت طلب إجراء مشاورات بشأن أي مشكل يهم تنفيذ مقتضيات هذا الاتفاق أو تأويله أو تطبيقه أو تعديله. ويتعين الشروع في هذه المشاورات التي قد تجربها سلطات الطيران عبر المباحثات أو المراسلات، داخل أجل ستين (60) يوماً اعتباراً من تاريخ توصل الطرف المتعاقد الآخر بطلب كتابي، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

المادة 18

تسوية الخلافات

1. إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين بخصوص تنفيذ أو تأويل أو تطبيق هذا الاتفاق، يسعى الطرفان المتعاقدان في المقام الأول إلى تسويته عن طريق المفاوضات بينهما.
2. إذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصل إلى تسوية عن طريق المفاوضات، يمكن لهما عرض الخلاف على شخص أو هيئة أخرى، أو عرضه بطلب من أحد الطرفين المتعاقدين، للبت فيه من طرف هيئة تحكيم مكونة من ثلاثة حكما يعين كل طرف متعاقد عضواً واحداً منهم ويتفق العضوان المعينان على هذا النحو على اختيار العضو الثالث.
وعلى كل من الطرفين المتعاقدين أن يعين حكماً خلال ستين (60) يوماً من تاريخ تسلم أحد الطرفين المتعاقدين إشعاراً كتابياً من الطرف المتعاقد الآخر عبر القنوات الدبلوماسية يطلب من خلاله عرض الخلاف للتحكيم، على أن يتم تعيين الحكم الثالث خلال ثلاثين (30) يوماً أخرى.

وإذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين حكم خلال الفترة المحددة، أو إذا لم يتم تعيين العضو الثالث في الفترة المحددة أيضاً، يجوز لأي طرف من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني تعيين حكم أو حكمن حسب ما تقتضيه الحالة.

إذا كان الرئيس يحمل جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، أو إذا تعذر عليه القيام بهذه المهمة، ينوب عنه نائبه في القيام بهذه التعيينات. ويتعين أن يكون الحكم الثالث حاملاً لجنسية دولة أخرى ويتولى مهام رئاسة هيئة التحكيم.

3. يتحمل كل طرف من الطرفين المتعاقدين مصاريف الحكم الذي عينه ويتقاسم الطرفان المتعاقدان بالتساوي المصاريف الأخرى التي تستلزمها أنشطة هيئة التحكيم بما في ذلك مصاريف الرئيس.

4. تحدد هيئة التحكيم مسطرتها الخاصة.

5. يمثل الطرفان المتعاقدان لأي قرار صادر بموجب الفقرتين 2 و4 من هذه المادة.
6. إذا لم يمثل أحد الطرفين المتعاقدين أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من لدن أي طرف متعاقد للقرارات الصادرة بموجب الفقرتين (2) و (4) من هذه المادة، يجوز للطرف المتعاقد الآخر أن يقيد أو يسحب أو يلغي أي حقوق أو امتيازات تم منحها للطرف المقصر أو لمؤسسة النقل الجوي المعنية بموجب هذا الاتفاق حسب الحالة ذات الصلة.

المادة 19

التعديلات

1. إذا ارتأى أي من الطرفين المتعاقدين أنه من المرغوب فيه تعديل أي من مقتضيات هذا الاتفاق، فعليه أن يطلب إجراء مشاورات وفقاً لأحكام المادة السابعة عشرة (17) من هذا الاتفاق، ويمكن أن تتم تلك المشاورات عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية.
2. إذا كان التعديل متعلقاً بمقتضى من الاتفاق غير تلك المنصوص عليها في الملحق، يوافق أي من الطرفين المتعاقدين على التعديل وفقاً لإجراءاته الدستورية.
3. إذا اقتصر التعديل على مقتضيات الملحق، يتم الاتفاق عليه بين سلطات الطيران التابعة لكلا من الطرفين المتعاقدين.
4. في حال إبرام أي اتفاقية عامة متعددة الأطراف بشأن النقل الجوي ملزمة للطرفين معاً، يتعين تعديل هذا الاتفاق بحيث لا يتنافى مع مقتضيات تلك الاتفاقية.

المادة 20

إنهاء الاتفاق

1. يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت أن يشعر الطرف المتعاقد الآخر، كتابة، عبر القنوات الدبلوماسية بقراره إنهاء الاتفاق، على أن يتم إبلاغ هذا الإشعار في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني.
2. ينتهي العمل بهذا الإتفاق في منتصف الليل (في المكان الذي تم فيه تسلم الإشعار الكتابي) بعد انصرام اثني عشر (12) شهراً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإشعار، ما لم يتم سحب هذا الإشعار باتفاق مشترك قبل انتهاء هذه المدة.
3. وإذا لم يعترف الطرف المتعاقد الآخر باستلامه للإشعار فيعتبر أنه قد تسلمه بعد مضي أربعة عشر (14) يوماً من تاريخ استلام منظمة الطيران المدني الدولي للإشعار.

المادة 21

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولي

يتم تسجيل هذا الاتفاق وكل تعديل لاحق بشأنه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة 22

الدخول حيز التنفيذ

يدخل هذا الاتفاق وملحقه حيز التنفيذ عقب تبادل المذكرات عبر القنوات الدبلوماسية بشأن استيفاء الإجراءات الدستورية المتطلبة لدخول الاتفاقات الدولية حيز التنفيذ لدى كل طرف متعاقد.

وإثباتاً لما تقدم، قام الموقعان أسفله المفوضين حسب الأصول لهذا الغرض من قبل حكومة بلديهما، بالتوقيع على هذا الاتفاق.

حرر بأديس أبابا، بتاريخ 19 نونبر 2016، في نظيرين أصليين باللغات العربية والانجليزية؛ وللنصين نفس الحجية، وفي حالة الاختلاف في التأويل يرجح النص الإنجليزي.

عن

حكومة جمهورية إثيوبيا الفدرالية

الديمقراطية

أحمد شيد

وزير النقل

عن

حكومة المملكة المغربية

ناصر بوريطة

الوزير المنتدب في الشؤون الخارجية

والتعاون

الملحق

1. جدول الخطوط الجوية

أ. يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من لدن جمهورية إثيوبيا الفدرالية الديمقراطية أن تستغل خدمات النقل الجوي في الاتجاهين معاً على الخطوط المبينة أسفله:

النقاط ما وراء	النقاط داخل المغرب	النقط الوسطية	النقاط داخل إثيوبيا
يتم تحديدها لاحقاً	الدار البيضاء	يتم تحديدها لاحقاً	أي نقطة من النقاط

ب. يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من لدن المملكة المغربية أن تستغل خدمات النقل الجوي في الاتجاهين معاً على الخطوط المبينة أسفله:

النقاط ما وراء	النقاط داخل إثيوبيا	النقط الوسطية	النقاط داخل المغرب
يتم تحديدها لاحقاً	أديس أبابا	يتم تحديدها لاحقاً	أي نقطة من النقاط

2. حقوق النقل الجوي

1.2 لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين الحق في ممارسة حقوق النقل الجوي بموجب الحرية الثالثة والحرية الرابعة

2.2. تتفق مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين بشأن ممارسة حقوق النقل الجوي بموجب الحرية الخامسة، شريطة الحصول على موافقة سلطات الطيران بموجب طلب يتم تقديمه عبر القنوات الدبلوماسية.

3.2. يتم تحديد النقط الوسطية ونقط ما وراء إقليمي دولتي الطرفين المتعاقدين عند الطلب عبر المشاورات بين مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين شريطة الحصول على موافقة سلطات الطيران المعنية.

3. عدد الرحلات وسعة الحمولة

يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرفين المتعاقدين القيام بسبع (7) رحلات في الأسبوع بخصوص خدمات نقل الركاب والبضائع على التوالي من دون أي قيود على صنف الطائرات أو حمولتها.

ملحوظة:

يجوز حذف أي نقطة من الخطوط الواردة أعلاه من لدن مؤسسة النقل الجوي المعنية في أي أو كل من الرحلات، حسب ما تراه مناسباً، شريطة أن تبتدى خدمات هذه الخطوط أو تنتهي في إقليم الطرف الذي يعين مؤسسة النقل الجوي ذات الصلة.