الاتفاق بشأن الخدمات الجوية الموقع بلوساكا في 20 فبراير 2017 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية زامبيا

ظهير شريف رقم 1.17.98 صادر في 9 شعبان 1442 (23 مارس 2021) بنشر الاتفاق بشأن الخدمات الجوية الموقع بلوساكا في 20 فبراير 2017 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية زامبيا[1]

الحمد لله وحده،

الطابع الشريف - بداخله:

(محمد بن الحسن بن محمد بن يوسف الله وليه)

يعلم من ظهيرنا الشريف هذا، أسماه الله وأعز أمره أننا:

بناء على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية الموقع بلوساكا في 20 فبراير 2017 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية زامبيا؛

وعلى القانون رقم 23.17 الموافق بموجبه على الاتفاق المذكور والصادر بتنفيذه الظهير الشريف رقم 1.17.61 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 الخدمات الجوية الموقع بلوساكا في 20 فبراير 2017 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية زامبيا.

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

وقعه بالعطف:

رئيس الحكومة،

الإمضاء: سعد الدين العثماني.

[1] - الجريدة الرسمية عدد 8 صادرة بتاريخ 20 شوال 1442 (فاتح يونيو 2021)، ص 233.

اتفاق بشأن الخدمات الجوية
بين حكومة المملكة المغربية
وحكومة جمهورية زامبيا

إن حكومة المملكة المغربية

و

حكومة جمهورية زامبيا

المشار إليهما فيما بعد " بالطرفين المتعاقدين".

رغبة منهما في تعزيز نظام نقل جوي دولي مبني على المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي.

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

ورغبة مهما 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 وتهديدات 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،

ولكونهما طرفين في اتفاقية الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من شهر دجنبر عام 1944.

اتفقتا على ما يلي:

المادة 1

تعاريف

لأغراض هذا الاتفاق، ما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك:

أ- يعني لفظ " اتفاقية " اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتحت للتوقيع بشيكاغو في اليوم السابع من دجنبر 1944. بما في ذلك آية ملاحق معتمدة طبقا للمادة 90 من تلك المعاهدة

وتم إلحاقها بالمادتين 90 و94 إذا ما تم اعتماد هذه الملاحق والتعديلات من قبل الطرفين المتعاقدين.

ب- يعني لفظ " اتفاق " هذا الاتفاق وملحقاته وكذا أي تعدل يطرى عليه؛

ج- تعني عبارة " سلطات الطيران "

- بالنسبة لحكومة المملكة المغربية، الوزير المكلف بالطيران المدني؛

- بالنسبة لجمهورية زامبيا، وزير النقل والأشغال والتموين والاتصالات؛

وفي كلتا الحالتين، أي شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بأي وظيفة تمارسها حاليا السلطتان المذكورتان أو وظائف 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 المحددة في المادة 96 من المعاهدة؛

و- تعني عبارة " مؤسسة النقل الجوي المعينة" مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي تم تعيينها من قبل أحد الطرفين المتعاقدين ورخص لها من قبل الطرف المتعاقد الآخر طبقا للمادة 3 من هذا الاتفاق؛

ز- تجهيزات الطائرة "، " مؤن الطائرة " و " قطع الغيار: تفيد هذه المصطلحات نفس المعاني التي حددت في الملحق 9 من الاتفاقية؛

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

ط- يعني لفظ "التعريفة" الأسعار المخصصة لنقل المسافرين الأمتعة والبضائع وشروط تطبيقها بما في ذلك الأسعار والعمولات وشروط الوكالة والخدمات الإضافية باستثناء الأجور وشروط نقل البريد؛

ي- يعني لفظ " الإقليم" بالنسبة لدولة المناطق البرية والمياه الداخلية والمياه الإقليمية المتاخمة لها والموجودة تحت سيادتها؛

ك- تعني عبارة " رسوم الاستخدام " أي رسم يتم فرضه أو يسمح بفرضه على مؤسسات النقل الجوي من قبل السلطات المختصة أو من السلطات المرخص لها بتوفير تجهيزات المطارات وتجهيزات الملاحة الجوية أو تجهيزات أو خدمات سلامة الطيران بما في ذلك الخدمات والتجهيزات المرتبطة بالطائرات وأطقم القيادة والمسافرين والبضائع

وقصد تجنب الشك كل الإشارات إلى المفرد تشمل الجمع، وكل الإشارات إلى الجمع تشمل المفرد.

المادة 2

منح حقوق النقل

1. يمنح كل طرف متعاقد للطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذا الاتفاق من أجل تشغيل خدمات جوية دولية على الطرق المحددة.

2. مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من كل طرف متعاقد، خلال تشغيل الخدمات الجوية الدولية، بالحقوق التالية:

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

ب- حق الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية؛

ج- حق الهبوط في الإقليم المذكور، في النقاط المحددة لهذا الطريق الواردة في ملحق هذا الاتفاق، وذلك لغرض حركة جوية دولية لإركاب وإنزال الركاب والبضائع والبريد، المنقولين بصفة منفصلة أو مجتمعة بمقابل والمتوجهة إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر؛

د- أي حقوق أخرى محددة في هذا الاتفاق.

3. تتمتع مؤسسات النقل الجوي، من غير مؤسسات النقل الجوي المعينة وفق المادة 3 من هذا الاتفاق (التعيين والترخيص)، بالحقوق المحددة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من الفقرة 2 من هذه المادة. ويتعين على هذه المؤسسات الامتثال للشروط الأخرى المحددة في القوانين والتنظيمات المطبقة عادة على تشغيل خدمات النقل الجوي الدولي من قبل الطرف المتعاقد المعني بدراسة الطلب.

4. ليس في أحكام هذه المادة ما يخول المؤسسة النقل الجوي التابعة لطرف متعاقد حق نقل ركاب وأمتعة وبضائع وبريد نظير أجر أو مكافأة من إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى داخل نفس إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

المادة 3

التعيين والترخيص

1. يحق لكل طرف متعاقد أن يعين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لتشغيل الخدمات المعتمدة على الطرق المحددة وسحب أو تغيير هذه التعيينات. ويجب أن تبعث هذه التعيينات كتابة إلى الطرف المتعاقد الآخر، ويجب أن تحدد ما إذا كانت هذه المؤسسة مرخص لها بتشغيل الخدمات المعتمدة على الطرق المحددة.

2. عند تسلم إشعار التعيين وبطلب مؤسسة النقل الجوي المعينة، حسب الشكل والكيفيات المحددة في رخصة الاستغلال، يتعين على الطرف المتعاقد الآخر أن يصدر بدون تأخير وفي أقرب الآجال الرخص الملائمة مع مراعاة الأحكام التالية.

أ- أن تكون الأغلبية من الملكية والرقابة الفعلية لهذه المؤسسة بيد الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة أو بيد مواطني هذا الطرف المتعاقد أو بيدهما معا؛

ب- أن تكون المؤسسة المعينة حاصلة على شهادة مشغل جوي أو أي وثيقة أخرى تعادلها 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 هاته؛

د- أن تستوفي المؤسسة المعينة الشروط المنصوص عليها في القوانين والأنظمة التي تطبق عادة عند تشغيل الخدمات الجوية من قبل الطرف المتعاقد الذي يفحص الطلب أو الطلبات؛

ه- 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 حد رخص التشغيل

1. يحق لكل طرف متعاقد سحب أو إلغاء أو تعليق أو الحد أو فرض شروط على رخص تشغيل مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر إذا:

أ- لم تكن الأغلبية من الملكية والرقابة الفعلية لهذه المؤسسة ليست في يد الطرف المتعاقد الآخر الذي عينها أو ليست في يد مواطني هذا الطرف المتعاقد أو بيدهما معا؛

ب- لم تكن المؤسسة المعينة حاصلة على شهادة مشغل جوي أو وثيقة أخرى تعادلها صالحة طبقا للقوانين والأنظمة السارية 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 مؤسسة النقل الجوي المعينة للقوانين والانظمة التي تطبق عادة عند تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي يفحص الطلب أو الطلبات؛ أو

ه- لم تمتثل مؤسسة النقل الجوي المعينة للمقتضيات المنصوص عليها في المواد 12 (السلامة الجوية) و13 (أمن الطيران) من هذا الاتفاق.

2. ما لم يكن ضروريا اتخاذ تدابير فورية لتفادي الإخلال بالمقتضيات الواردة في الفقرتين الفرعيتين (ج) و(د) من الفقرة (1) من هذه المادة، فإنه لا يمكن ممارسة الحقوق الممنوحة بموجب هذه المادة إلا بعد إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر الذي عين المؤسسة طبقا للمقتضيات الواردة في المادة 18 مشاورات وتعديلات) من هذا الاتفاق.

المادة 5

المبادئ التي تحكم الخدمات المتفق عليها

1. يكون لمؤسسة 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، في الاتجاهين، ويجب اعتبار ذات طابع تكميلي الحركة التي يتم إركابها أو إنزالها فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر من وإلى النقط المبرمجة في المسار. ويتعين 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 أن 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 الآخر ويتم إنزاله في نقاط على الطرق المحددة في أقاليم دول أخرى، والعكس بالعكس ينبغي أن يتم وفقاً للمبادئ العامة التي تقضي بتناسب السعة مع:

أ- متطلبات حركة الإركاب والانزال في إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي.

ب- متطلبات حركة النقل في المنطقة التي تمر منها شركات الطيران، وبعد الأخذ بعين الاعتبار الخدمات الجوية الأخرى التي وضعتها شركات الطيران في البلدان الواقعة في المنطقة.

المادة 6

تطبيق القوانين والأنظمة

1. تسري قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين التي تحكم دخول وتحليق وإقامة ومغادرة إقليمه من طرف إحدى طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة المستعملة في خدمة جوية دولية وكذا تشغيل وملاحة هذه الطائرات، على طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند الدخول والخروج من إقليم هذا الطرف المتعاقد.

2. تطبق قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بالدخول إلى إقليمه والإقامة به ومغادرته فيما يخص المسافرين أو الأمتعة أو الطاقم أو البضائع أو البريد مثل تلك المتعلقة بإجراءات بالدخول والخروج والهجرة والجوازات وكذا الجمارك والإجراءات الصحية، على الركاب والأمتعة والأطقم والبضائع والبريد المنقولة بواسطة طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر عند دخوله أو مغادرته أو أثناء التواجد بإقليم الطرف المتعاقد الأول.

3. بصفة عامة، عند تطبيق القوانين والأنظمة السارية المفعول، لا يجوز لأي طرف متعاقد أن يمنح الأفضلية لمؤسسات النقل الجوي التابعة له أو لأي مؤسسة نقل جوي أخرى على خلاف مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر تقوم بتشغيل خدمات جوية دولية مماثلة.

المادة 7

العبور المباشر

يخضع المسافرون والأمتعة والبضائع في حالة العبور المباشر من خلال إقليم كلا الطرفين المتعاقدين، دون ترك مجال المطار المخصص لهذا الغرض، إلى مراقبة بسيطة. كما يخضع المسافرون والأمتعة والبضائع في حالة العبور المباشر من خلال إقليم أي من الطرفين المتعاقدين، دون ترك مجال المطار المخصص لهذا الغرض، إلى مراقبة مكثفة لدواعي أمن الطيران، أو مكافحة المخدرات، أو تجنب الدخول غير الشرعي أو لظروف خاصة.

المادة 8

رسوم الاستعمال

1. لا ينبغي لأي طرف متعاقد أن يفرض أو يسمح بفرض رسوم الاستعمال على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر أعلى من تلك المفروضة على مؤسساته التي تشغل خدمات جوية دولية مماثلة.

2. يقوم كل طرف متعاقد بتشجيع المشاورات حول رسوم الاستعمال بين السلطات المختصة التي تضع الرسوم ومؤسسات النقل الجوي المستعملة للخدمات والمنشآت التي

توفرها سلطاته المختصة حينما يتطلب الأمر ذلك عن طريق المنظمات الممثلة لتلك المؤسسات ويجب أن يزود هؤلاء المستعملين، وذلك بإشعار معقول، بكل مشروع تغيير للرسوم وذلك من أجل تمكينهم من إبداء رأيهم قبل تطبيق هذه التغييرات. كما يقوم كل طرف متعاقد بتشجيع سلطاته المختصة التي تضع الرسوم ومؤسسات النقل الجوي المستعملة للخدمات على تبادل المعلومات المتعلقة برسوم الاستعمال.

المادة 9

التعريفات

1. إن الطرفين المتعاقدين غير ملزمين بإيداع التعريفات المفروضة من قبل مؤسسات النقل الجوي أو المصادقة عليها.

2. بغض النظر عن الفقرة 1 من هذه المادة، يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب التزود بالمعلومات حول التعريفات المقترحة من قبل مؤسسته الخاصة أو المؤسسات المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر قصد نقل البضائع من وإلى إقليمه.

3. دون حصر تطبيق المبادئ العامة للمنافسة العادلة وقانون المستهلك لدى كل طرف متعاقد، يمكن لأي طرف متعاقد المبادرة بطلب المشاورات وفقا للمقتضيات المنصوص عليها بالمادة 18 (مشاورات وتعديلات) من هذا الاتفاق، وذلك قصد:

أ- تجنب التعريفات والممارسات التمييزية غير المعقولة؛

ب- حماية المستهلك من التعريفات المرتفعة غير المعقول أو المقيدة بشكل غير معقول بسبب سوء استغلال الوضع المهيمن أو الممارسات المتفق عليها من قبل الناقلات الجوية؛ و

ج- حماية مؤسسات النقل الجوي من التعريفات المنخفضة بشكل غير طبيعي وذلك بسبب الإعانات أو المساعدات الحكومية المباشرة أو غير المباشرة.

المادة 10

تبادل المعلومات

يتعين على سلطات الطيران لكل طرف متعاقد أن يزود السلطات الطيران للطرف المتعاقد الآخر، بناء على طلها. المعلومات المتعلقة بحركة النقل المنجزة على الخدمات المعتمدة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة، وتشمل هذه المعلومات البيانات وباقي المعلومات اللازمة لتحديد حجم الحركة المنجزة من طرف المؤسسات على الخدمات المعتمدة.

المادة 11

الاعتراف بالشهادات والإجازات

1. يعترف كل من الطرفين المتعاقدين بصلاحية شهادات صلاحية الطائرة للطيران وشهادات الأهلية والإجازات الصادرة أو المعتمدة وفقا لقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر السارية المفعول، بغرض تشغيل الخطوط المحددة، شريطة أن تكون الشروط التي تم فيها إصدار والمصادقة على هذه الشهادات والإجازات مساوية أو تفوق المعايير الدنيا المنصوص عليها في الاتفاقية.

2. غير أنه يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في رفض الاعتراف، بغرض الملاحة فوق ترابه، بصلاحية شهادات الأهلية والإجازات الممنوحة لأي من مواطنيها 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 المعتمدة 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 تفي بالحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية، فإن الطرف المتعاقد الأول يبلغ الطرف المتعاقد الآخر بتلك الاستنتاجات وبالخطوات التي تعتبر ضرورية لاحترام المعايير الدنيا التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية، ويجب على الطرف المتعاقد الآخر عندئذ أن يتخذ الإجراءات التصحيحية الملائمة. ويكون عدم اتخاذ الطرف المتعاقد الآخر الإجراءات المناسبة 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 حد رخص التشغيل) من هذا الاتفاق.

3. طبقا للمادة 16 من الاتفاقية، من المتفق عليه أيضا أنه يجوز أن تخضع أي طائرة تقوم بتشغيلها مؤسسة أو مؤسسات للطيران تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أو مستأجرة على خدمات من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الأخر، عندما تتواجد على إقليم الطرف المتعاقد الآخر لتفتيش من قبل المندوبين المرخص لهم من الطرف المتعاقد الآخر، على متن الطائرة أو بجانبها

للتأكد من صلاحية وثائق الطائرة والأطقم وحالة الطائرة وتجهيزاتها ظاهريا (المسماة في هذه المادة بالتفتيش)، 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 الالتزامات التي تم بموجبها تسليم الشهادات والرخص فيما يتعلق بالطائرة وطاقمها أو المصادقة عليها، أو أن الالتزامات التي بموجبها يتم تشغيل الطائرة لا تساوي أو تفوق الحد الأدنى للمعايير المحددة بموجب الاتفاقية.

5. في حال رفض ممثلي المؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي، مباشرة عملية التفتيش الطائرة المشغلة من قبل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، وفقا للفقرة (3) من هذه المادة، فإنه يحق للطرف المتعاقد الآخر أن يستنتج وجود قلق بالغ من الحالات المذكورة في الفقرة 4 من هذه المادة ويتوصل إلى الخلاصات المذكورة بتلك الفقرة.

6. يتمتع كل طرف متعاقد بحق تعليق أو تغيير رخص التشغيل الخاصة بمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فورا بعد استنتاج الطرف المتعاقد الأول، سواء نتيجة عملية أو عمليات التفتيش أو رفض الولوج لإجراء عملية التفتيش أو مشاورات أو غيرها، إن كان القيام بهذا الإجراء الفوري ضروري من أجل سلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي.

7. يتم وقف أي إجراء تم اتخاذه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وفقا للفقرتين (2) و (6) من هذه المادة، بمجرد انتفاء السبب الذي أدى إلى اتخاذ هذا الإجراء.

المادة 13

أمن الطيران

1. يؤكد الطرفان المتعاقدان تمشيا مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءا لا يتجزأ من هذا الاتفاق، ودون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي. يتعين على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا على وجه الخصوص بالعمل وفقا لأحكام الاتفاقية الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر 1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر 1970، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد

سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر 1971، وبروتوكولها الإضافي بشأن قمع أعمال العنف المحظورة بمطارات الطيران المدني الدولي الموقع عليها بمونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة بمونتريال بتاريخ 1 مارس 1991 وكل الاتفاقيات أو البروتوكولات المتعلقة بأمن الطيران التي ينضم إليها الطرفان المتعاقدان.

2. يقدم الطرفان المتعاقدان، عند الطلب، كل المساعدة الضرورية لبعضهما البعض لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغيرها من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها وضد سلامة المطارات وتجهيزات الملاحة الجوية وأي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.

3. يتصرف الطرفان المتعاقدان، في العلاقات المتبادلة فيما بينهما، وفقا لأحكام أمن الطيران الموضوعة من طرف منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة كملاحق للاتفاقية بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية على الطرفين المتعاقدين. كما يتعين على كل طرف متعاقد الزام مشغلي الطائرات المسجلين بسجلاته أو الذين يتواجد مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليمه ومشغلي المطارات الموجودة في إقليمية، بالتصرف طبقا لأحكام أمن الطيران المذكورة.

4. يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز إلزام هؤلاء المشغلين للطائرات بمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة 3 أعلاه، والتي يقتضيها الطرف الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليم 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 اتخاذ إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد ما.

5. عند حدوث أو تهديد بحدوث بالاستيلاء غير مشروع على طائرة مدنية أو أي أفعال أخرى غير مشروعة ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها وكذا ضد المطارات أو تجهيزات الملاحة الجوية يتعين على كل طرف متعاقد أن يساعد الطرف المتعاقد الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات وغيرها من التدابير الملائمة التي تستهدف إنهاء الواقعة أو التهديد بحدوثها بسرعة وأمان.

6. حين يكون للطرف المتعاقد دوافع معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر لم يحترم مقتضيات السلامة الجوية لهذه المادة، فيمكن لذلك الطرف المتعاقد أن يطلب عقد مشاورات فورية مع الطرف المتعاقد الآخر.

7. دون المساس بالمادة 4 (سحب أو إلغاء أو تعليق أو حد رخص التشغيل) من هذا الاتفاق، يشكل عدم التوصل إلى اتفاق مرضي في غضون 15 يوما من تاريخ هذا الطلب سببا لإلغاء أو سحب أو تعليق أو حد أو فرض شروط على رخص التشغيل الخاصة بمؤسسات النقل الجوي لكلا الطرفين المتعاقدين.

8. عند وجود تهديد فوري واستثنائي، يمكن 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 لمقتضيات هذه المادة.

المادة 14

الإعفاء من الرسوم الجمركية والضرائب ورسوم أخرى

1. تعفى الطائرات المشغلة على الخدمات الجوية المعتمدة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من لدن أي من الطرفين المتعاقدين وكذا تجهيزات الطائرات واحتياجات الوقود وزيوت التشحيم ومؤن الطائرة (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والسجائر) المنقولة على متن هذه الطائرات، وذلك عند الدخول إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، من الرسوم الجمركية ومصاريف التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب المشابهة، شريطة أن تظل هذه التجهيزات والمؤن والمواد على متن الطائرة إلى حين إعادة نقلها أو استعمالها أثناء جزء من الرحلة المنجزة فوق ذلك الإقليم.

2. مع مراعاة الفقرة (3) من هذه المادة، تعفى كذلك من رسوم الجمارك ومصاريف التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب المشابهة 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 التي تؤمن خدمة معتمدة للطرف المتعاقد الآخر.

ب- قطع الغيار المستوردة على إقليم أحد الطرفين المتعاقدين قصد صيانة أو إصلاح الطائرات المستعملة لأجل الخدمات المعتمدة، من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من طرف المتعاقد الآخر.

ج- الوقود وزيوت التشحيم والمواد الاستهلاكية المخصصة لتموين الطائرات عند الوصول /العبور/ المغادرة والمشغلة على الخدمات المعتمدة، من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر حتى ولو استعملت هذه المؤن على جزء من الرحلة المنجزة على إقليم الطرف المتعاقد والذي شحنت منه.

3. يمكن أن تخضع المعدات والمؤن المشار إليها في الفقرات (أ) و(ب) و (ج) من الفقرة 2 من هذه المادة لحراسة ومراقبة الجمارك الخاصة بالطرفين المتعاقدين.

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 لأحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد موافقة سلطات جمارك ذلك الطرف المتعاقد الآخر، ويمكن لسلطات الجمارك هذه أن تفرض وضع هذه التجهيزات والأدوات والمؤن تحت حراستها إلى أن يعاد نقلها أو إذا تم الاتفاق بشأنها على خلاف ذلك طبقا للقوانين والأنظمة الجمركية.

6. تخضع الاعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة وفقا لجميع القوانين والأنظمة السارية في كلا الطرفين المتعاقدين.

المادة 15

مقر الضرائب

إن مداخيل المؤسسة المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين والناتجة عن تشغيل رحلاتها الجوية الدولية لا تخضع للرسوم الضريبية إلا في الدولة التي يوجد فيها المقر الرئيسي والفعلي لتلك المؤسسة.

المادة 16

الأنشطة التجارية

1. وفقا لقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر، يمنح لكل مؤسسة أو مؤسسات للنقل الجوي معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين الحقوق التالية:

أ- فيما يتعلق بالدخول والإقامة والعمل، جلب وإبقاء، فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر، موظفها الإداريين المختصين الآخرين، وكذا على التجهيزات المكتبية والتجهيزات الأخرى والمستلزمات الترويجية الضرورية التسيير خدماتها الجوية الدولية

ب- توظيف موظفين تقنيين وإداريين وتجاريين من جنسيتها بهدف تأمين خدماتها وذلك وفق لقوانين الأنظمة الجاري بها العمل في الدولة التي سيشغل فيها هؤلاء الموظفين؛

ج- الاستعانة بخدمات موظفي أي منظمة أو شركة أو مؤسسة للنقل الجوي تشتغل بإقليم الطرف المتعاقد الآخر؛

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

ه- بيع الخدمات الجوية الدولية والمنتجات المتعلقة بذلك وتسويقها بإقليم الطرف المتعاقد الآخر، إما مباشرة أو بواسطة وكلائها أو وسطاء آخرين إذا رغبت في ذلك، ويجب أن يتم هذا البيع بالعملة المحلية أو بالعملات القابلة للتحويل الخاصة بالدول الأخرى.

و- تحويل بناء على طلب، فائض الأرباح المحصل عليها محلها إلى إقليم مؤسسته ويحق تحويل الأموال فورا ودون قيود أو ضرائب وفق أسعار الصرف المعمول بها في المعاملات التجارية والمبلغ المحول في التاريخ الذي يقوم فيه صاحب الطالب بتعبئة طلب التحويل. وتجري هذه التحويلات طبقا لأنظمة أسعار العملة الصعبة المعمول بها بالنسبة للطرف المتعاقد المعني بالأمر.

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 أي من الطرفين المتعاقدين، إبرام اتفاقيات للتعاون التجاري وفق القوانين والأنظمة والسياسات الوطنية كالاتفاقيات المتعلقة بنظام السعة المحجوزة أو 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.

3. قد يفرض على مؤسسة النقل الجوي التجاري إيداع أيا من اتفاقيات التعاون التجاري المقترحة لدى سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين قبل اعتمادها.

4. حين تطرح مؤسسة النقل الجوي التجاري خدمات للبيع. ينبغي عليها أن توضح لمشتري تذاكر تلك الخدمات في نقط البيع، أي مؤسسة للنقل الجوي ستصبح المؤسسة المشغلة، في كل قطاع من الخدمات ومع أي من مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي سيدخل المشتري في علاقات تجارية.

المادة 17

التأجير

1. يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين منع استعمال طائرة مستأجرة للخدمات طبقا لهذا الاتفاق، والتي لا تمتثل لمقتضيات المادة 12 (السلامة الجوية) والمادة 13 (أمن الطيران) من هذا الاتفاق.

2. مع مراعاة الفقرة 1 من هذه المادة، يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين تشغيل خدماتها، طبقا لهذا الاتفاق عن طريق استعمال طائرات

مستأجرة تحترم الالتزامات المنصوص عليها في المادة 12 (السلامة الجوية) والمادة 13 (أمن الطيران) من هذا الاتفاق.

المادة 18

المشاورات والتعديلات

1. تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينها من وقت لآخر، بروح من التعاون الوثيق، لضمان تنفيذ مقتضيات هذا الاتفاق وملحقه يجري بصورة مرضية. كما تقوم تلك السلطات بالتشاور فيما بينها إن اقتضى الحال للنظر في تعديل هذا الاتفاق أو ملحقه.

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

3. يتم تعديل هذا الاتفاق أو ملحقه عن طريق تبادل المذكرات عبر المذكرات الدبلوماسية. وتدخل حيز التنفيذ في التاريخ المنصوص عليه في آخر المذكرة.

المادة 19

الاتفاقيات المتعددة الأطراف

إذا انضم كلا الطرفين المتعاقدين إلى اتفاقية متعددة الأطراف تعالج مسائل يغطها هذا الاتفاق، يتشاور الطرفان لتحديد ما إذا وجب تعديل هذا الاتفاق ليأخذ بعين الاعتبار الاتفاقية المتعددة الأطراف.

المادة 20

تسوية الخلافات

1. إذا نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين حول تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق، فإنهما يعملان جاهدين على تسويته. أولا عن طريق التشاور والمفاوضات المباشرة.

2. إذا لم يتم التوصل إلى تسوية بالطرق المشار إليها أعلاه يعرض الخلاف بطلب من أحد الطرفين المتعاقدين على محكمة تسمى فيما بعد البيئة التحكيمية تتألف من ثلاثة محكمين يعين كل من الطرفين المتعاقدين محكما واحدا ويتفق المحكمان المعينان على تعيين المحكم الثالث ولن تكون جنسية المحكم الثالث مماثلة لجنسية أحد الطرفين المتعاقدين، ويترأس هذا المحكم الهيئة التحكيمية.

3. يعين كل من الطرفين المتعاقدين محكما في أجل ستين (60) يوما من تاريخ استلام الإشعار بطلب تحكيم هيئة تحكيمية من الطرف المتعاقد الآخر وذلك بالطرق الدبلوماسية،

ويعين المحكم الثالث في غضون ستين (60) يوما إضافية. إذا لم يعين أحد الطرفين المتعاقدين المحكم 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 يقتضيه الحال. وإن كان الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، فإن نائب الرئيس الأكثر أقدمية يتولى التحكيم ما لم يكن مجردا من الأهلية.

4. تحدد الهيئة التحكيمية نظامها الداخلي.

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

6. يمتثل الطرفان المتعاقدان لكل قرار / قرارات صادر عن الهيئة التحكيمية.

7. إذا لم يمتثل أحد الطرفين المتعاقدين لقرار 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 الاتفاق للطرف المتعاقد المخل أو لمؤسسة النقل الجوي المخلة التابعة له.

المادة 21

إنهاء الاتفاق

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة عن طريق القنوات الدبلوماسية في أي وقت بنيته في إنهاء هذا الاتفاق، على أن يتم إبلاغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي في هذه الحالة ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد مرور اثني عشر (12) شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار أو مدة أقل إذا اتفق عليها الطرفان المتعاقدان، ما لم يتم سحبه باتفاق مشترك قبل انتهاء هذه المدة. إذا لم يتوصل الطرف المتعاقد الآخر بإشعار بالاستلام فيعتبر أن الإخطار قد تم تسلمه بعد مضي أربعة عشر (14) يوما من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي لنفس الإخطار.

المادة 22

تسجيل الاتفاق

يسجل هذا الاتفاق وأي تعديلات لاحقة به لدى منظمة الطيران المدني الدولي من قبل الطرفين المتعاقدين.

المادة 23

دخول حيز التنفيذ

يطبق هذا الاتفاق بصفة مؤقتة ابتداء من تاريخ توقيعه ويدخل حيز التنفيذ ابتداء من تاريخ إخطار الطرفين المتعاقدين بعضهما البعض بواسطة تبادل المذكرات الدبلوماسية، باستكمال الإجراءات التشريعية المتطلبة لدخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ الخاصة بكل منهما.

وإثباتا لذلك وقع المفوضان المخول لهما من قبل حكومتيهما على هذا الاتفاق.

حرر بلوساكا، بتاريخ 20 فبراير 2017، في نظيرين أصليين باللغتين العربية والانجليزية، وللنصين معا نفس الحجية.

عن

حكومة المملكة المغربية

صلاح الدين مزوار

وزير الشؤون الخارجية والتعاون

عن

حكومة جمهورية زامبيا

برايان هوشيمبا

وزير النقل والاتصالات

ملحق

I- الطرق المغربية

نقاط في المغرب: أي نقطة أو نقاط

نقاط متوسطة: سيتم تحديدها

نقاط في زامبيا: لوساكا

نقاط ما وراء: سيتم تحديدها

II- الطرق الزامبية

نقاط في زامبيا: أي نقطة أو نقاط

نقاط متوسطة: يتم تحديدها

نقاط في المغرب: الدار البيضاء

نقاط ما وراء: يتم تحديدها

ملاحظة 1: يمكن حذف أية نقطة أو كل النقط الوسطية و/او النقط ما وراء الطرق المحددة إذا رغبت أي مؤسسة للنقل الجوي بذلك في أي من أو كل الرحلات.

ملاحظة 2: يجب أن تخضع ممارسة حقوق النقل بموجب الحرية الخامسة لمصادقة سلطات طيران الطرفين المتعاقدين.