

**اتفاق بشأن الخدمات الجوية الموقع بأبيدجان
بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية الكوت ديفوار**

ظهير شريف رقم 1.14.166 صادر في 19 من رجب 1437
(27 أبريل 2016) بنشر الاتفاق بشأن الخدمات الجوية، الموقع بأبيدجان في 19
مارس 2013 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية الكوت ديفوار¹

الحمد لله وحده،

الطابع الشريف – بداخله:

(محمد بن الحسن بن محمد بن يوسف الله وأبيه)

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

بناء على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية، الموقع بأبيدجان في 19 مارس 2013 بين
حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية الكوت ديفوار؛

وعلى القانون رقم 116.13 الموافق بموجبه على الاتفاق المذكور والصادر بتنفيذه
الظهير الشريف رقم 1.14.135 بتاريخ 3 شوال 1435 (31 يوليو 2014)؛

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 بأبيدجان في 19 مارس 2013 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية الكوت
ديفوار.

وحرر بالرباط في 19 من رجب 1437 (27 أبريل 2016).

وقعه بالعطف:

رئيس الحكومة،

الإمضاء: عبد الإله ابن كيران.

1- الجريدة الرسمية عدد 6474 بتاريخ 10 رمضان 1437 (16 يونيو 2016) ص 4796.

إتفاق بشأن الخدمات الجوية بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية الكوت ديفوار

إن حكومة المملكة المغربية،

و

حكومة جمهورية الكوت ديفوار،

المشار إليهما فيما بعد بالطرفين المتعاقدين؛

رغبة منهما في تعزيز نظام طيران مدني دولي مبني على المنافسة العادلة بين مؤسسات النقل الجوي،

رغبة منهما في تشجيع 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 تقديم خدماتها لعموم المسافرين والشاحنين بأسعار وخدمات تنافسية في إطار أسواق مفتوحة.

رغبة منهما في ضمان أعلى درجات السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي، ولإعادة التأكيد على قلقهما البالغ بشأن ما يقع من أعمال أو تهديد ضد أمن الطيران المدني، الأمر الذي يعرض سلامة الأشخاص أو الممتلكات للخطر ويؤثر سلبا على عمليات النقل الجوي ويزعزع ثقة العموم في سلامة الطيران المدني، و

لكونهما طرفين في معاهدة 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، ما لم يدل سياق النص على غير ذلك:

(أ) يعني لفظ "معاهدة" معاهدة الطيران المدني الدولي التي فتحت للتوقيع بشيكاغو في اليوم السابع من دجنبر 1944، بما في ذلك أي ملحق معتمد طبقا للمادة 90 من تلك المعاهدة وكذا كل تعديل يتعلق بالمعاهدة أو ملاحقها وفق المادة 90 و94 إذا ما تمت المصادقة على هذه الملاحق والتعديلات أو تم إعتماها من قبل الطرفين المتعاقدين؛

(ب) يعني لفظ "اتفاق" هذا الإتفاق وملحقه وكذا كل تعديل يطرأ على أي منهما؛

(ج) تعني عبارة "سلطات الطيران":

بالنسبة لحكومة جمهورية الكوت ديفوار، الوزير المسؤول عن الطيران المدني؛

بالنسبة لحكومة المملكة المغربية، 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 طبقاً للفقرة الأولى من المادة الثانية من هذا الاتفاق؛

(هـ) تفيد مصطلحات "الخدمات الجوية" أو "الخدمات الجوية الدولية" و "مؤسسة النقل الجوي" و "الهبوط لأغراض غير تجارية" نفس المعاني التي حددت في المادة 96 من المعاهدة؛

(و) تعني عبارة "مؤسسة النقل الجوي المعينة": مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي تم تعيينها من قبل الطرف المتعاقد وصرح لها من قبل الطرف المتعاقد الآخر طبقاً للمادة الثالثة من هذا الاتفاق؛

(ز) تعني عبارة "الطرق المحددة" الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق؛

(ح) يعني لفظ "التعريفات": الأسعار المخصصة لنقل المسافرين والبضائع وشروط تطبيقها بما في ذلك الأسعار والعمولات وشروط الوكالة والخدمات الثانوية باستثناء الأجور وشروط نقل البريد؛

(خ) يعني لفظ "الإقليم" بالنسبة للدولة المناطق البرية والمياه الداخلية والإقليمية 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 استغلال 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، خلال استغلال الخدمات الجوية الدولية ب:

(أ) حق عبور إقليم الطرف الآخر دون الهبوط فيه،

(ب) حق الهبوط بإقليم الطرف الآخر لأغراض غير تجارية،

(ج) حق الهبوط بإقليم الطرف 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.

(د) باقي الحقوق غير المحددة في هذا الاتفاق.

(2) ليس في أحكام هذه المادة ما يخول لمؤسسة معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين حق نقل ركاب وأمتعة وبضائع وبريد من نقطة داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى في نفس إقليم هذا الطرف.

المادة 3: التعيين ورخص الإستغلال

- 1) يحق لكل طرف أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة بتعيين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر حسب رغبته لتشغيل الخطوط الجوية الدولية 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 وبالطلبات الواردة عن مؤسسة النقل الجوي المعينة من أجل الحصول على رخص التشغيل والرخص التقنية، يمنح الطرف الآخر الرخص المناسبة في أقرب الأجال وذلك شريطة:
- أ- أن يكون جزء هام من الملكية الجوهرية والمراقبة الفعلية للمؤسسة بيد الطرف الذي عين المؤسسة أو بيد رعايا هذا الطرف أو كليهما؛
- ب- أن تكون المؤسسة حاصلة على شهادة مشغل جوي أو أية وثيقة معادلة صالحة طبقا للقوانين السارية المفعول لدى الطرف الذي عين المؤسسة؛
- ج- أن تكون المؤسسة تستوفي الشروط المنصوص عليها في القوانين والأنظمة التي تطبق عادة عند تشغيل الخطوط الجوية الدولية من قبل الطرف الذي يفحص الطلب أو الطلبات؛ و
- د- أن يعتمد الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي المعايير المحددة في المادتين 12 (السلامة) و13 (أمن الطيران) ويطبقها.

المادة 4: إلغاء رخصة التشغيل

- 1) يحتفظ كل طرف بحقه في إلغاء، سحب أو وقف تراخيص التشغيل أو الرخص التقنية الممنوحة لمؤسسة (مؤسسات) النقل الجوي المعينة من الطرف الآخر إذا:
- أ- ثبت أن جزءا هاما من الملكية الجوهرية والمراقبة الفعلية للمؤسسة ليسا بيد الطرف الآخر أو بيد رعايا هذا الطرف، أو هما معا؛
- ب- إذا ثبت أن المؤسسة غير حاصلة على شهادة مشغل جوي أو أية وثيقة معادلة صالحة طبقا للأنظمة السارية المفعول لدى الطرف الذي عين المؤسسة؛
- ج- إذا ثبت أن هذه المؤسسة لم تمتثل للقوانين والأنظمة المشار إليها في المادة 7 (تطبيق القوانين) من هذا الاتفاق؛ أو
- د- إذا لم يعتمد أو لم يطبق الطرف الآخر المعايير المنصوص عليها في المادتين 12 (السلامة الجوية) و13 (أمن الطيران).
- 2) باستثناء الحالة التي يكون فيها من الضروري اتخاذ إجراءات فورية لمنع حدوث مخالفات جديدة لمقتضيات الفقرة 1 ج و د، فإن الحقوق الممنوحة بموجب هذه المادة لا يمكن ممارستها إلا بعد إجراء مشاورات مع السلطات المختصة للطرف المتعاقد الآخر.

المادة 5: مواعيد جداول التشغيل

- (1) يجب على كل مؤسسة (مؤسسات) للنقل الجوي معينة من قبل كل طرف متعاقد أن تقدم، في أجل ثلاثين (30) يوما قبل تاريخ تشغيل الخدمات المعتمدة، مواعيد جدول التشغيل إلى سلطات الطيران المدني التابعة للطرف المتعاقد الآخر من أجل المصادقة عليه.
- (2) يجب إبلاغ سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر، للحصول على موافقتها، بكل تغيير لاحق تجريه إحدى مؤسسات النقل الجوي معينة على المواعيد التي تمت المصادقة عليها.

المادة 6: المبادئ التي تحكم تشغيل الخدمات المعتمدة

- (1) يجب أن يمنح كل طرف متعاقد مؤسسات النقل الجوي معينة لكلا الطرفين المتعاقدين فرص متكافئة وعادلة للمنافسة من أجل تقديم خدمات النقل الجوي الدولي معينة في هذا الاتفاق.
- يتعين على شركات الطيران المعنية من قبل الطرفين، أن تأخذ في الاعتبار مصالحهما المشتركة على المسارات المشتركة، بهدف عدم المساس على نحو غير ملائم بمصالح كل واحدة منهما على حدة.
- (2) يرخص كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر بتحديد عدد رحلات وسعة الخدمات الجوية الدولية التي تقدمها بناء على الاعتبارات التجارية في السوق. وطبقا 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 المعنية 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: تطبيق القوانين والأنظمة

- (1) تسري قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بوصول ومغادرة للطائرات المستعملة في الخدمات الجوية الدولية وكذا باستغلال وبملاحة هذه الطائرات وتطبق على مؤسسة النقل الجوي المعنية 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 أو الإقامة به أو مغادرته فيما يخص المسافرين والطاقم والأمتعة والبضائع والبريد وكذلك تلك المتعلقة بالدخول والهجرة والجوازات والجمارك والإجراءات الصحية، على مؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر وعلى الأطقم والركاب والبضائع والشحن والبريد عند دخول، عبور، مغادرة وداخل إقليم الطرف المتعاقد الأول.
- (3) بصفة عامة، بالنسبة لتطبيق القوانين والأنظمة السارية المفعول، لا يجوز لأي طرف متعاقد إعطاء الأفضلية لمؤسساته على خلاف مؤسسة معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 8: رسوم المطارات

- (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، واضحة ومعقولة ولا يجب أن تتعدى مثيلتها المفروضة على الطائرات الوطنية التي تستغل 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 قصد تمكينهم من إبداء رأيهم قبل تطبيق هذه التغييرات.

المادة 9: التعريفات

- (1) تحدد المؤسسات المعينة بحرية تعريفاتها وتعمل على تطبيق تعريفات معقولة تأخذ بعين الإعتبار كل عناصر التقييم خاصة مصالح المستعملين، تكاليف التشغيل، خصائص الخدمة نسب العمولة، الربح المعقول وكل الاعتبارات التجارية للسوق.
- (2) لا تكون مؤسسات النقل الجوي ملزمة بتقديم التعريفات المحددة من قبلها لأي من الطرفين المتعاقدين، قصد الإخبار أو المصادقة عليها.
- إلا أنه يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب معلومات حول التعريفات المقترحة من طرف ناقلته أو من طرف المؤسسة المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر لأجل النقل من وإلى إقليمه.
- (3) يجب أن تولي سلطات الطيران عناية خاصة للتعريفات التي قد تكون غير مقبولة لكونها تمييزية، مرتفعة بصورة غير معقولة أو منخفضة بشكل غير طبيعي وذلك بسبب الإعانات أو المساعدات المباشرة أو غير المباشرة، أو المفرطة.
- (4) عندما تشعر سلطات طيران أحد الطرفين المتعاقدين أن تعرفه النقل في اتجاه إقليمها تدخل في إطار الأنواع المذكورة في الفقرة 3 أعلاه، تخطر سلطة طيران الطرف الآخر المتعاقد بعدم رضاها في أقرب أجل ممكن أو في أجل أقصاه 14 يوما على تاريخ التوصل بإخطار التعريفات.
- (5) يمكن لسلطات طيران كل طرف متعاقد أن تطلب انعقاد مشاورات بخصوص التعرفة التي تكون محل اعتراض. وتتم هذه المشاورات خلال فترة لا تتجاوز 15 يوما من تاريخ استلام الطلب ويكون على الطرفين المتعاقدين بذل قصارى جهودهما من أجل إيجاد حل مناسب.

المادة 10: تبادل المعلومات والإحصائيات

- تزود سلطات طيران كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر وذلك بناء على طلب هذا الأخير بالمعلومات المتعلقة بحركة النقل المنجزة على الخدمات المعتمدة من طرف مؤسساتها المعينة. تشمل هذه المعلومات الإحصائيات وجميع المعلومات الضرورية لتحديد حجم الحركة المنجزة من طرف هذه المؤسسات على الخدمات المعتمدة.

المادة 11: الإعراف بالشهادات والرخص

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

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

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، أطقم القيادة، الطائرات، وتشغيل الطائرات، ويجب أن تتم تلك المشاورات في غضون ثلاثين 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 في غضون الأجل المتفق عليها.

3) طبقا للمادة 16 من اتفاقية الطيران المدني الدولي، من المتفق عليه أيضا أنه يجوز أن تخضع أي طائرة تقوم بتشغيلها شركة للطيران تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أو يتم تشغيلها بالنيابة، وتطير من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، لتفتيش من جانب المنوبين المرخص لهم من الطرف المتعاقد الآخر، شريطة ألا يتسبب ذلك في تأخير غير معقول في استغلال 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، وأن تجهيزات الطائرة وحالتها تتطابق والقواعد القياسية السارية المفعول طبق لاتفاقية الطيران المدني الدولي.

4) عندما يتعين اتخاذ إجراءات عاجلة لضمان سلامة تشغيل مؤسسة نقل جوي، يحتفظ كل طرف متعاقد بحق القيام فورا بتعليق أو تعديل ترخيص التشغيل الممنوح 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 ممتثل لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي بعد انقضاء الأجل المتفق عليها، فينبغي إبلاغ الأمين العام للمنظمة. كما ينبغي إبلاغه بالحل الذي تم إيجاده لاحقاً لهذه الوضعية.

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 يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق. وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا وفقاً 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 معاهدة أو بروتوكول خاصين بأمن الطيران ينظم إليهما الطرفان فيما بعد.

2) يقدم الطرفان، عند الطلب، كل المساعدة الضرورية إلى كل منهما لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي تتركب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطواقمها، وسلامة المطارات وتجهيزات وخدمات للملاحة الجوية، ولمنع أي تهديد آخر ضد أمن الطيران المدني.

3) يتصرف الطرفان، في إطار العلاقات المتبادلة فيما بينهما، وفقاً لأحكام أمن الطيران الموضوعية من جانب منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق لإتفاقية الطيران المدني الدولي بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية على الطرفين. كما يتعين على الطرفين المتعاقدين إلزام مستثمري الطائرات المسجلة لديهما أو المستثمرين الذين يكون مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليميهما ومستثمري المطارات الموجودة في إقليميهما، بالامتثال لأحكام أمن الطيران المذكورة.

4) يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز إلزام هؤلاء المستثمرين 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، وموئ 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 ما.

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 الآخر عن طريق تسهيل الإتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تستهدف الإسراع في إنهاء الواقعة أو تفادي وقوعها بسرعة وأمان.

المادة 14: الإعفاء من الرسوم الجمركية والضرائب

(1) تعفى من الرسوم الجمركية ومصاريف التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب المشابهة، طائرات مؤسسات النقل الجوي العاملة على الخدمات المعتمدة لأي من الطرفين المتعاقدين وكذا أطقم الطائرات واحتياجات الوقود والزيوت ومؤن الطائرة (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والسجائر)، وذلك عند الوصول إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر شريطة أن تظل هذه المواد داخل الطائرة إلى حين إعادة نقلها أو استعمالها أثناء عبورها للإقليم المذكور.

(2) مع مراعاة الفقرة (3) من هذه المادة تعفى من رسوم الجمارك ومصاريف التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب المشابهة، باستثناء الرسوم والضرائب المتعلقة بالخدمات المقدمة، كل من:

(أ) مؤن الطائرة التي شحنت في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين وذلك في الحدود التي عينتها سلطات طيران ذلك الطرف المتعاقد والمخصصة للإستعمال على متن الطائرات التي تؤمن خدمة معتمدة للطرف المتعاقد الآخر.

(ب) قطع الغيار المستوردة في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين قصد صيانة أو إصلاح الطائرات المستخدمة، على الخدمات المعتمدة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

(ج) الوقود وزيوت التشحيم المخصصة لتموين الطائرات عند الوصول، العبور والمغادرة والمستغلة، 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 والذي تزودت منه الطائرة.

(3) توضع المعدات المشار إليها في (أ) و (ب) و (ج) من الفقرة 2 من هذه المادة تحت إشراف ورقابة السلطات الجمركية للطرفين المتعاقدين.

(4) تعفى الأمتعة والبضائع العابرة مباشرة، من حقوق الجمارك والضرائب الأخرى المشابهة شريطة أن تخضع لملاحظة 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 السلطات الجمركية ذلك الطرف المتعاقد الآخر، ويمكن للسلطات الجمركية هذه أن تفرض وضع هذه التجهيزات والأدوات والمؤن تحت حراستها إلى أن يعاد نقلها أو إذا تم الإتفاق على خلاف ذلك طبقاً للأنظمة الجمركية.

المادة 15: 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 معينة توظيف تقنيين وإداريين وتجاربيين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بهدف تأمين خدماتها وذلك وفق قوانين ولوائح 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 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 أو المؤسسات المعنية في إقليمه والناجمة عن نقل الركاب والأمتعة والبضائع والبريد وغير ذلك من الأنشطة المتعلقة بالنقل الجوي والتي يمكن ترخيصها بمقتضى القوانين 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 الأدياءات الجارية.

(5) إذا كان هناك اتفاق خاص حول طريقة الأدياء بين الطرفين المتعاقدين فيتم تطبيق هذا الإتفاق.

(6) يحق للمؤسسات المعنية من قبل أي من الطرفين 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 وطبقاً لمقتضيات المادتين 12 (السلامة الجوية) و13 (أمن الطيران).

(7) يجوز إلزام مؤسسة النقل الجوي التجارية بإخطار سلطات الطيران كل طرف متعاقد بكل اتفاق للتعاون التجاري قبل اعتماده.

(8) حين تطرح مؤسسة النقل الجوي التجاري خدمات البيع، ينبغي عليها أن توضح لبائع تذاكر تلك الخدمات، في نقطة البيع، أي مؤسسة للنقل الجوي ستصبح المؤسسة المشغلة، وأي قطاع من الخدمات ومع أي من مؤسسات النقل الجوي سيدخل البائع في علاقة تعاقدية.

المادة 16: مقر الضريبة

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

المادة 17: المشاورات

- 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 وملحقاته 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 30 يوما 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 تبادل هذه المذكرات.

المادة 18: ملانمة الإتفاق مع المعاهدات المتعددة الأطراف

- 1) تطبق أحكام المعاهدة على هذا الإتفاق.
- 2) عندما تدخل حيز التنفيذ اي معاهدة متعددة الأطراف، متفق عليها بين الطرفين المتعاقدين وتعالج النقاط التي يتطرق لها هذا الإتفاق، تحل أحكام تلك المعاهدة محل نظيرتها في هذا الإتفاق.

المادة 19: تسوية الخلافات

- 1) إذا نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين حول تفسير أو تطبيق هذا الإتفاق، فإنهما يعملان جاهدين على تسويته أولا عن طريق المفاوضات المباشرة.
- 2) إذا لم يتمكن الطرفان المتعاقدان من التوصل إلى تسوية عن طريق المفاوضات المباشرة، جاز لهما عرض الخلاف للبت فيه على شخص أو 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 أعضاء. يعين كل من الطرفين المتعاقدين محكما واحدا ويتفق المحكمان المعينان على تعيين المحكم الثالث.
- 4) يعين كل من الطرفين المتعاقدين محكما في أجل ستين (60) يوما من تاريخ إستلام 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 جاز لكل من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين محكم أو محكمين بحسب ما يقتضيه الحال.
- 5) يكون المحكم الثالث المعين بموجب الفقرة 3، وكذا المحكم المعين بموجب الفقرة 4، في حالة تعدد المحكمين المعينين بمقتضى هذه الفقرة الأخيرة، واحدا منهم على الأقل، مواطنا لدولة ثالثة ويعمل كرئيس للهيئة التحكيمية.

- (6) تحدد الهيئة التحكيمية نظامها الداخلي.
- (7) مع مراعاة القرار النهائي للهيئة التحكيمية، فإن الطرفين المتعاقدين يتحملان بالتساوي المصاريف المتعلقة بالتحكيم.
- (8) يمثل الطرفان المتعاقدان لكل قرار مؤقت أو نهائي يصدر عن الهيئة التحكيمية.
- (9) إذا لم يمثل أحد الطرفين المتعاقدين لقرار الهيئة التحكيمية الصادر بمقتضى هذه المادة، يجوز للطرف المتعاقد الآخر بقدر ما يدوم عدم الإمتثال، تقليص أو تعليق أو إلغاء أية حقوق أو امتيازات منحها بموجب هذا الاتفاق للطرف المتعاقد المخطئ.

المادة 20: إنهاء الاتفاق

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) شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإخطار ما لم يتم سحبه بإتفاق الطرفين المتعاقدين قبل إنتهاء هذه المدة. إذا لم يتوصل الطرف المتعاقد الآخر بإشعار بالإستلام فيعتبر أن الإخطار قد تم تسلمه بعد مضي أربعة عشر (14) يوما من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي لنفس الإخطار.

المادة 21: تسجيل الإتفاق

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

المادة 22: الدخول حيز التنفيذ

يدخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ ابتداء من تاريخ إخطار الطرفين المتعاقدين بعضهما البعض بإتمام الإجراءات الدستورية الخاصة بكل منهما.

عند دخوله حيز التنفيذ، يلغي هذا الإتفاق ويحل محل الإتفاق المتعلق بالنقل الجوي بين المملكة المغربية وجمهورية الكوت ديفوار الموقع بتاريخ 31 غشت 1979.

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

حرر بأبيدجان، بتاريخ 19 مارس 2013، في نظيرين أصليين باللغة العربية واللغة الفرنسية. وللنصين معا نفس الحجية.

عن

حكومة جمهورية الكوت ديفوار

غاوسو توري

وزير النقل

عن

حكومة المملكة المغربية

عزيز رباح

وزير التجهيز والنقل