مشروع قانون رقم 66.25
الموافق بموجبه على اتفاق الخدمات الجوية بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية بنين، الموقع بمونتريال في 30 سبتمبر 2025

الأمانة العامة للحكومة (المطبعة الرسمية) - الرباط 1447 - 2026

مشروع قانون رقم 66.25

الموافق بموجبه على اتفاق الخدمات الجوية

بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية بنين،

الموقع بمونتريال في 30 سبتمبر 2025

مادة فريدة

يوافق على اتفاق الخدمات الجوية بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية بنين، الموقع بمونتريال في 30 سبتمبر 2025.

*

* *

اتفاق الخدمات الجوية

بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية بنين

الديباجة

إن **حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية بنين** (المشار إليهما فيما يلي بالطرفين المتعاقدين)؛

رغبة منهما **في التعاون وتسهيل توسيع فرص النقل الجوي الدولي** بين البلدين؛

رغبة في تمكين شركات الطيران الخاصة بهما من التعاون وتقديم مجموعة **متنوعة** من خيارات الخدمات للجمهور المسافر؛

رغبة في ضمان أعلى مستويات السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي؛ و

كونهما طرفان في اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فُتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في 7 ديسمبر 1944؛

وأخذا بإعلان ياموسوكرو بشأن السياسة الإفريقية الجديدة للنقل الجوي المعتمد في 7 أكتوبر 1988؛

واعتبارا للقرار المعتمد من طرف الوزراء الأفارقة المسؤولين عن الطيران المدني في موريشيوس بتاريخ 9 غشت 1994؛

وأخذا في الاعتبار القرار الوزاري المتعلق بتنفيذ إعلان ياموسوكرو بشأن تحرير الوصول إلى أسواق النقل الجوي في إفريقيا الصادر في 14 نوفمبر 1999، والذي وافق عليه رؤساء دول منظمة الوحدة الإفريقية في يوليو 2000؛

وأخذا في الاعتبار قرار مؤتمر الاتحاد الإفريقي Assembly/AU/Decl.1(XXIV) (AU) الصادر عن الدورة العادية الرابعة والعشرين (24) **بشأن تنفيذ قرار ياموسوكرو** بشأن تحرير سوق النقل الجوي في إفريقيا، كأساس لإنشاء سوق مُوحّدة للنقل الجوي في إفريقيا (MUTAA) في سياق الأجندة الإفريقية 2063؛ و

رغبة في إبرام اتفاق تكميلي لما ورد أعلاه، بهدف إنشاء وتشغيل خدمات جوية بين إقليميهما وما وراءهما،

قد اتفقتا على ما يلي :

المادة الأولى
التعريفات

لأغراض هذا الاتفاق وأي مرفق ملحق به، ما لم يتطلب السياق خلاف ذلك، يكون للمصطلحات المعاني التالية:

أ. **السلطات الجوية المختصة:**

1. **بالنسبة للمملكة المغربية**، الوزارة المكلفة بالطيران المدني، و
2. **بالنسبة لجمهورية بنين**، الوزير المكلف بالطيران المدني،

أو في كلتا الحالتين أي سلطة أخرى أو شخص آخر مُخوّل بأداء الوظائف التي تمارسها السلطات المذكورة حاليا؛

ب. **الخدمات المتفق عليها:** الخدمات الجوية الدولية المبرمجة لنقل الركاب والأمتعة والبضائع والبريد، على الطرق المحددة وفقًا للملحق المرفق المتعلق بجدول الطرق،

ج. **الاتفاق:** يعني هذا الاتفاق، وأي ملحق، وأي تعديل للاتفاق أو للملحق؛

د. «**الخدمات الجوية**" و"**الخدمات الجوية الدولية**" و"**الناقل الجوي** "و "**التوقف لأغراض غير تجارية**" لها نفس المعاني التي حددت لها في المادة 96 من الاتفاقية؛

ه. **السعة:** كمية (أو كميات) الخدمات المقدمة بموجب هذا الاتفاق، وتقاس عادة بعدد الرحلات (الترددات) أو المقاعد أو أطنان البضائع المعروضة في سوق ما (من مدينة إلى مدينة أو من بلد إلى بلد) أو على خط سير خلال فترة معينة (يوم، أسبوع، موسم، سنة)؛

و. **البضائع:** السلع وتشمل البريد المنقول من مطار إلى آخر بواسطة الناقل الجوي؛

ز. **الاتفاقية:** اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فُتح باب التوقيع عليها في شيكاغو في 7 ديسمبر/كانون الأول 1994، وتشمل أي ملاحق معتمدة وفق المادة 90 من هذه الاتفاقية، وأي تعديل على هذه الملاحق أو الاتفاقية بموجب المادتين 90 و94، وذلك بالقدر الذي يكون فيه الطرفان المتعاقدان قد اعتمدا هذه الملاحق والتعديلات؛

ح. "**القرار**": نص القرار الوزاري لياموسوكرو بتاريخ 14 نوفمبر 1999 كما وافق عليه رؤساء دول الاتحاد الإفريقي، بما في ذلك المرفقات والملاحق والتعديلات؛

ط. "**الناقل الجوي المعين**": شركة الطيران التي تم تعيينها من طرف أحد الطرفين المتعاقدين وتم الترخيص لها من قبل الطرف المتعاقد الآخر وفقاً للمادة 3 من هذا الاتفاق؛

ي. **الناقل الجوي المُؤهّل:** أي شركة طيران إفريقية تفي بالمتطلبات المنصوص عليها في المادة 6، الفقرة الفرعية 9.6 من قرار ياموسوكرو؛

ك. "**معدات الطائرات**" و" **مؤن الطائرات** " و "**قطع الغيار**" لها نفس المعاني المسندة إليها على التوالي في الملحق 9 من الاتفاقية؛

ل. **"رسوم الاستخدام"هي** رسوم مفروضة على مؤسسات النقل الجوي من قبل السلطات المختصة أو تلك المخولة من قبلهم لفرضها، مقابل توفير مرافق المطار، والممتلكات و/ أو مرافق الملاحة الجوية، بما في ذلك التجهيزات والخدمات الخاصة بالطائرة وطاقمها والركاب وأمتعتهم والبضائع؛

م. **الطرق المحددة "تعني** الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق؛

ن. **التعريفة:** تعني الأسعار الواجب دفعها مقابل نقل الركاب والأمتعة والبضائع، والشروط التي تطبق فيها هذه الأسعار، بما في ذلك العمولات وغيرها من المكافآت الإضافية الخاصة بإصدار أو بيع تذاكر النقل، باستثناء المكافآت والشروط المتعلقة بنقل الإرساليات البريدية؛

س. **"الإقليم":** يعني المناطق البرية والمياه الإقليمية المتاخمة لها والتي تخضع لسيادة هذه الدولة.

ع. **"قرار ياموسوكرو"** القرار المتعلق بتنفيذ إعلان ياموسوكرو بشأن تحرير الوصول إلى أسواق النقل الجوي في إفريقيا الذي اعتمده مؤتمر رؤساء الدول والحكومات في لومي (توغو) في 12 يوليوز 2000.

2. ويعتبر الملحق جزء لا يتجزأ من الاتفاق وأي إشارة إلى الاتفاق تشمل أيضا الإشارة إلى ملحقه، ما لم يتم الاتفاق صراحة على خلاف ذلك.

المادة 2
منح حقوق النقل

1. يمنح كل طرف متعاقد للطرف المتعاقد الآخر، لغرض تشغيل الخدمات الجوية الدولية المبرمجة، على الطرق المحددة، ما يلي:

أ) حق التحليق عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون الهبوط فيه؛
ب) حق الهبوط في هذا الإقليم لأغراض غير تجارية؛
ج) حق التوقف في النقاط المحددة في جدول الطرق لغرض إنزال وإركاب الركاب والأمتعة والبضائع والبريد بشكل منفصل أو مجتمع من أو إلى نقاط مُحدّدة في جدول الطرق في إقليم الطرف المتعاقد الآخر؛ و
د) الحق في ممارسة حقوقهم المتعلقة بالنقل بشأن الحرية الخامسة من أو إلى نقاط داخل إفريقيا وفقاً لقرار ياموسوكرو.

2. يتمتع الناقلون الجويون التابعون لكل طرف متعاقد، باستثناء المعيّنون بموجب أحكام المادة 3، أيضاً بالحقوق المنصوص عليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و(ب) من الفقرة (1).

3. إذا لم تتمكن مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل أي طرف متعاقد، بسبب نزاع مسلح أو اضطرابات أو أحداث سياسية أو ظروف خاصة وغير عادية، من تشغيل خدمة على طرقها العادية، فيجب على الطرف المتعاقد الآخر أن يبذل قصارى جهده لتسهيل استمرار هذه الخدمة، من خلال عمليات إعادة الترتيب المؤقتة والمناسبة لهذه الطرق، بما في ذلك منح حقوق بديلة مؤقتا، كما يقرر الطرفان المتعاقدان باتفاق مشترك.

4. ليس في أحكام هذه المادة ما يمنح شركة النقل الجوي تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين الحق في 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
تعيين وترخيص ناقلين جويين

1. يحق لكل طرف متعاقد أن يعين كتابة إلى الطرف المتعاقد الآخر شركة أو أكثر من شركات الطيران التي تستوفي معايير الأهلية المحددة في المادة 9.6 من قرار ياموسوكرو لأغراض تشغيل خدمات النقل الجوي على الطرق المحددة مع مراعاة مبدأ المعاملة بالمثل. ويكون التعيين موضوع إشعار كتابي مُوجّه إلى الطرف المتعاقد الآخر عبر القنوات الدبلوماسية.

2. يحق لأي طرف متعاقد أن يُعيّن شركة طيران إفريقية متعددة الجنسيات مُؤهّلة يكون له فيها حصة، ويجب أن تُقبل هذه الشركة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تتم ممارسة السيطرة الفعلية على هذه الشركة من قبل الدول الأطراف في قرار ياموسوكرو.

3. عند استلام الإشعار بهذا التعيين، يمنح الطرف المتعاقد الآخر، مع مراعاة أحكام الفقرتين 4 و 5 من هذه المادة، دون تأخير، ولكن في أجل لا يتجاوز ثلاثين (30) يومًا، لشركة الطيران المعينة رخصة التشغيل المناسبة.

4. يمكن لسلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من شركة الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر إقناعها بأهليتها لاستيفاء الشروط المنصوص عليها في القوانين والأنظمة المطبقة لتشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل هذه السلطات وفقا لأحكام الاتفاقية.

5. يحق لكل طرف متعاقد رفض منح تراخيص التشغيل المشار إليها في الفقرة (3) من هذه المادة أو فرض الشروط التي يراها ضرورية لممارسة شركة الطيران المعينة للحقوق المشار إليها في المادة (2) من هذا الاتفاق، في جميع الحالات التي لا يكون فيها الطرف المتعاقد المذكور مقتنعا بأن الطرف المتعاقد الذي يُعيّن الناقل الجوي أو مواطنيه يمتلكون ملكية جوهرية وسيطرة فعلية على تلك الشركة.

6. عند استلام تصريح التشغيل المشار إليه في الفقرة 4 من هذه المادة، يمكن لأي شركة طيران مُعيّنة تشغيل الخدمات المتفق عليها في أي وقت، شريطة أن تلتزم شركة الطيران المُعيّنة بأحكام المادتين 13 (سلامة الطيران المدني) و14 (أمن الطيران المدني) من هذا الاتفاق.

المادة 4
حجب أو سحب أو تعليق أو تقييد رخصة التشغيل

1) يحق لكل طرف متعاقد حجب أو سحب ترخيص التشغيل أو تقييد أو تعليق ممارسة الحقوق المنصوص عليها في المادة 2 من هذا الاتفاق، من قبل شركة الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو فرض الشروط التي قد يراها ضرورية لممارسة هذه الحقوق في أي من الحالات التالية:

أ) عدم اقتناع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الأول بأن شركة الطيران المذكورة هي "شركة طيران مؤهلة" بالمعنى المقصود في المادة 6، الفقرة الفرعية 6 .9، من قرار ياموسوكرو؛

ب) عدم امتثال شركة الطيران للقوانين أو الأنظمة الصادرة عن الطرف المتعاقد المانح لهذه الحقوق؛ أو

ج) عدم قيام شركة الطيران بتشغيل الخدمات المتفق عليها وفقًا للشروط المنصوص عليها بموجب هذا الاتفاق والملحق المرفق به؛

د) في جميع الحالات التي لا يتم فيها تطبيق وتنفيذ المعايير المنصوص عليها في هذا الاتفاق، ولا سيما في المادتين 13 (سلامة الطيران المدني) و14 (أمن الطيران المدني).

2) ما لم يكن الإلغاء أو الحد أو التعليق أو الفرض الفوري للشروط المذكورة في الفقرة (1) من هذه المادة ضروريًا لمنع حدوث المزيد من الانتهاكات للقوانين والأنظمة أو مقتضيات هذا الاتفاق، فلا يمكن ممارسة هذا الحق إلا بعد المشاورات مع الطرف الآخر طبقا للمقتضيات المنصوص عليها في المادة 22 (المشاورات) من هذا الاتفاق.

المادة 5
الاعتراف بالشهادات والتراخيص

1) يعترف كل من الطرفين المتعاقدين بشهادات صلاحية الطيران وشهادات الكفاءة والتراخيص الصادرة أو المصادق عليها من أي من الطرفين المتعاقدين والتي لا تزال سارية المفعول، من قبل الطرف المتعاقد الآخر، بهدف تشغيل الطرق المحددة في الملحق شريطة أن تكون الشروط التي تحكم إصدارها أو التحقق منها تعادل أو تفوق الحد الأدنى للمعايير التي يمكن إنشاؤها طبقا للاتفاقية.

2) إذا كانت الامتيازات أو شروط التراخيص والشهادات المشار إليها في الفقرة 1 والتي أصدرتها سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين لناقل جوي معين أو لطائرة تستخدم في تشغيل الخدمات المتفق عليها تسمح باختلاف عن الحد الأدنى من المعايير المنصوص عليها بموجب الاتفاقية، وهو اختلاف تم إخطار منظمة الطيران المدني الدولي به، يمكن لكل طرف أن يطلب إجراء مشاورات بين سلطات الطيران بهدف توضيح الممارسة المعنية.

3) يحتفظ كل طرف متعاقد، مع ذلك، بحقه في عدم الاعتراف بصحة شهادات الكفاءة والرخص الممنوحة لمواطنيه من قبل الطرف المتعاقد الآخر، لأغراض الرحلات داخل إقليمه.

المادة 6
الإعفاء من الرسوم الجمركية

1) تعفى الطائرات المستخدمة للخدمات المتفق عليها من قبل شركة/ شركات الطيران المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين وكذلك أي من المعدات واحتياطاتها من الوقود ومواد التشحيم والمؤن الموجودة على متنها (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات و السجائر) الموجودة على متنها وذلك عند دخولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، من جميع الرسوم الجمركية ومصاريف التفتيش وغيرها من الرسوم أو الضرائب المماثلة، شريطة أن تظل هذه المعدات والاحتياطيات والمؤن على متن الطائرة حتى إعادة نقلها أو استخدامها أثناء جزء من الرحلة المنجزة فوق هذا الإقليم .

2) مع مراعاة الفقرة (3) من هذه المادة، يعفى أيضاً من الرسوم الجمركية ومصاريف التفتيش والتكاليف المماثلة، باستثناء التكاليف المتعلقة بالخدمات المقدمة:

أ- المؤن الموجودة على متن الطائرة في إقليم طرف متعاقد، ضمن الحدود التي وضعتها سلطات طيران هذا الطرف المتعاقد، والمخصصة للاستخدام على متن الطائرات المغادرة التي تقدم خدمة معتمدة من الطرف المتعاقد الآخر؛

ب- قطع الغيار والمعدات العادية المدخلة إلى أي من الطرفين المتعاقدين لصيانة أو إصلاح الطائرات المستخدمة للخدمات المعتمدة من قبل شركة / شركات الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

ج- الوقود وزيوت التشحيم المخصصة لتزويد الطائرات القادمة أو العابرة أو المغادرة بالوقود والتي يتم تشغيلها للخدمات المتفق عليها من قبل شركة/ شركات الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، حتى ولو كانت هذه المؤن موجهة للاستخدام على جزء من الرحلة المنجزة على إقليم الطرف المتعاقد الذي تزودت منه الطائرة؛

3) يمكن أن تخضع المواد والتوريدات المشار إليها في الفقرات الفرعية (أ) و(ب) و(ج) من الفقرة 2 من هذه المادة لمراقبة السلطات الجمركية.

4) تعفى الأمتعة والبضائع العابرة مباشرة من الرسوم الجمركية والضرائب المماثلة الأخرى بشرط أن تكون خاضعة للمراقبة أو الرقابة الجمركية.

5) يمكن تفريغ معدات الطيران العادية، فضلاً عن المواد والإمدادات الموجودة على متن طائرة إحدى شركات الطيران المُعيّنة لأي من الطرفين المتعاقدين، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر فقط بموافقة سلطات الجمارك في ذلك الطرف المتعاقد الآخر، ويمكن لتلك السلطات الجمركية أن تشترط وضع تلك المعدات والمواد والإمدادات تحت مراقبتها إلى أن يتم إعادة تصديرها أو التصرف فيها بطريقة أخرى وفقاً لقوانين وأنظمة الجمارك.

6) تسري الإعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة كذلك عندما يكون الناقلون الجويون المعينون من قبل أحد الطرفين المتعاقدين قد أبرموا ترتيبات مع ناقل أو أكثر من أجل إقراض أو نقل المنتجات المشار إليها في الفقرتين 1 و2 من هذه المادة إلى إقليم الطرف الآخر، شريطة أن يتمتع الناقلون الآخرون بإعفاءات مماثلة تمنحها تلك الدولة.

المادة 7
مكان فرض الضريبة

1. تُفرض الضريبة على الإيرادات المتأتية من عمليات النقل الجوي الدولي التي تقوم بها شركة طيران مُعيّنة من قِبَل أحد الطرفين المتعاقدين في الدولة التي يقع فيها المقر الرئيسي لتلك الشركة المعيّنة فقط.

2. في حال وجود اتفاق خاص لتجنّب الازدواج الضريبي بشأن ضرائب الدخل ورأس المال بين الطرفين، تسود أحكام ذلك الاتفاق.

المادة 8
تأجير الطائرات (الإيجار)

1. يمكن للناقلين الجويين المعينين من قبل كل طرف متعاقد تشغيل الخدمات المشار إليها في هذا الاتفاق باستخدام طائرات مستأجرة، سواء مع طاقم أو من دونه، من أي شركة، بما في ذلك ناقلون جويون آخرون تابعون لأي من الطرفين أو لدول ثالثة، وذلك مع الاحترام التام لحقوق النقل الخاصة بالناقل الجوي الذي يستأجر الطائرات.

2. ومع ذلك، يمكن لكل طرف أن يمنع، بالنسبة للخدمات التي تُشغَّل بموجب هذا الاتفاق، استخدام الطائرات المستأجرة التي لا تستوفي أحكام المادتين 13 (سلامة الطيران المدني) و14 (أمن الطيران المدني).

المادة 9
العبور المباشر

يخضع الركاب والأمتعة والبضائع في حالة العبور المباشر عبر إقليم أي من الطرفين المتعاقدين دون مغادرة منطقة المطار المخصصة لهذا الغرض لإجراءات رقابية مُبسّطة. غير أنّ الركاب والأمتعة والبضائع في حالة العبور المباشر عبر إقليم أي من الطرفين المتعاقدين، ودون مغادرة منطقة المطار المخصصة لذلك الغرض، قد يخضعون لفحوص إضافية لأسباب تتعلق بأمن الطيران، أو مكافحة المخدرات، أو منع الدخول غير المشروع، أو في ظروف خاصة.

المادة 10
معالجة معدات الطيران العادية الموجودة على متن الطائرة

لا يمكن إنزال معدات الطيران العادية وكذلك المواد واللوازم الموجودة على متن الطائرات المشغّلة من قبل شركة الطيران المعيّنة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بموافقة السلطات الجمركية في الطرف المتعاقد. ويمكن في هذه الحالات وضعها تحت إشراف سلطات الجمارك المذكورة إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف فيها بطريقة أخرى وفقاً للأنظمة الجمركية.

المادة 11
تطبيق القوانين والأنظمة الوطنية

1. تسري القوانين والأنظمة الخاصة بكل طرف متعاقد المتعلقة بدخول، أو تحليق، أو مغادرة إقليمه من قبل طائرات مُشغّلة من شركة طيران معيّنة والتابعة له المستعملة في الخدمات الجوية الدولية أو متعلقة بتشغيل أو ملاحة تلك الطائرات أثناء وجودها في إقليمه، على طائرات شركة الطيران المعينة من الطرف المتعاقد الآخر. ويتعيّن على تلك الطائرات الامتثال لهذه القوانين والأنظمة عند دخولها أو مغادرتها أو أثناء وجودها في إقليم الطرف المتعاقد الأول.

2. تطبق قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بدخول، أو إقامة، أو مغادرة إقليمه من قبل الركاب أو الأمتعة أو الطاقم أو البضائع أو البريد - مثل القوانين والأنظمة المتعلقة بالدخول والمغادرة والهجرة إلى الخارج والهجرة الوافدة وجوازات السفر وكذلك التدابير الجمركية والصحية أو الوقائية-

على الركاب والأمتعة والطاقم والبضائع والبريد المنقول بواسطة طائرات شركات الطيران المعيّنة من الطرف المتعاقد الآخر عند دخولها أو مغادرتها أو أثناء وجودها في إقليم هذا الطرف المتعاقد.

3. بشكل عام، عند تطبيق القوانين والأنظمة السارية المفعول، لا يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين أن يمنح الأفضلية لشركات الطيران التابعة له على شركة طيران معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر التي تشغل خدمات جوية دولية مماثلة.

المادة 12
المنافسة العادلة

1) تُمنح شركات الطيران المعيّنة من كل طرف متعاقد معاملة عادلة ومنصفة حتى تتمكن من التمتع بفرص متساوية في تشغيل الخدمة المتفق عليها. ويتعين على كل طرف متعاقد اتخاذ جميع التدابير المناسبة ضمن ولايته القضائية للقضاء على جميع أشكال التمييز والممارسات التنافسية غير العادلة أو الاحتكارية التي تؤثر سلبا على الوضع التنافسي لشركات الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر في ممارستها لحقوقها واستحقاقاتها على النحو المنصوص عليه في هذا الاتفاق ووفقا للنصوص المؤسسية والتنظيمية لقرار ياموسوكرو.

2) لضمان تشغيل الخدمات المعتمدة، يتأكد كل طرف متعاقد من أن ناقله الجوي أو ناقليه الجويين المعينين يأخذون بعين الاعتبار مصالح الناقل أو الناقلين الجويين المعينين من الطرف الآخر، بطريقة لا تؤثر بشكل غير مبرر على الخدمات المقدمة من قبلهم على كامل أو جزء من الطرق المشتركة.

3) لا يمكن فرض أي قيود على عدد الترددات (الرحلات) والسعة المقدَّمة في خدمات النقل الجوي التي تربط أي مدينة إفريقية داخلية ضمن الترتيبات بين الطرفين المتعاقدين. ويُسمح لكل شركة طيران معيّنة بأن تضع وتُشغّل السعة والتردد التي تراهُ مناسبا.

4) وفقاً للحقوق المشار إليها في المادة (3)، لا يمكن للطرفين المتعاقدين تقييد بشكل أحادي حجم الحركة الجوية أو نوع الطائرة المستخدمة أو عدد الرحلات في الأسبوع، باستثناء الاعتبارات المتعلقة بالبيئة أو السلامة أو اعتبارات تقنية أو اعتبارات خاصة أخرى، بشرط ألا يكون المقصود من هذه الإجراءات حماية المصالح التجارية أو الاقتصادية لشركة طيران معينة.

5) على الرغم من الفقرتين (3) و(4)، يمكن للطرفين المتعاقدين فرض شروط أو تقييد أو رفض الزيادة في سعة أو عدد رحلات شركة طيران معينة، شريطة أن تكون هذه الإجراءات:

أ) غير تمييزية وتطبق بشروط مُوحّدة على جميع شركات الطيران وتتوافق مع المادة 15 من الاتفاقية، دون تمييز على أساس جنسية أو هوية شركات الطيران؛
ب) أن تكون لها فترة صلاحية محدودة؛
ج) لا تؤثر على نحو غير مبرر على أهداف قرار ياموسوكرو؛
د) لا تشوه المنافسة بين شركات الطيران على نحو غير مبرر؛ و
هـ) لا تكون أكثر تقييدًا مما هو ضروري لمعالجة المشكلة ولا تكون أكثر تقييدًا من تلك المطبقة على أي شركة (شركات) طيران أخرى تابعة لدولة ليست طرفًا في قرار ياموسوكرو.

6) عندما يعتبر طرف متعاقد أن التدخل بموجب المادة الفرعية (4) ضروريا، يتعين على هذا الطرف المتعاقد أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر، قبل ستين (60) يوما على الأقل من تاريخ دخول هذا الإجراء حيز التنفيذ، مع تبرير الحاجة على النحو الواجب لمثل هذه التدابير، وذلك بغرض إتاحة الفرصة لإجراء مشاورات قبل تاريخ دخول التدبير حيز التنفيذ. ولا يمكن تنفيذ هذا التدبير إلا إذا لم يُبدِ الطرف المتعاقد الآخر، في غضون ثلاثين (30) يوما من تاريخ الإخطار، نيته في الموافقة على هذه التدابير.

المادة 13
سلامة الطيران المدني

1. يمكن لكل طرف متعاقد في أي وقت أن يطلب إجراء مشاورات بشأن معايير السلامة التي يعتمدها الطرف المتعاقد الآخر في المسائل المتعلقة بالتجهيزات والمرافق الجوية وأطقم الطيران، والطائرات وتشغيل الطائرات. وستتم هذه المشاورات خلال ثلاثين (30) يوما من تاريخ تقديم الطلب.

2. إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين، نتيجة لهذه المشاورات، أن الطرف المتعاقد الآخر لا يعتمد أو لا يضمن بشكل فعّال، معايير السلامة وإدارتها في المجالات المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة، بما لا يقل عن المعايير الدنيا المقررة آنذاك بموجب الاتفاقية، فإن الطرف الأول يقوم بإخطار الطرف الآخر بهذه النتائج وبالإجراءات التي يعتبرها ضرورية للامتثال للمعايير الدنيا المقررة بموجب الاتفاقية؛ ويتعين على الطرف المتعاقد الآخر أن يتخذ بعد ذلك التدابير التصحيحية المناسبة. وإذا لم يتخذ الطرف المتعاقد الآخر التدابير التصحيحية المناسبة خلال خمسة عشر (15) يوما أو خلال فترة أطول يتفق عليها الطرفان، فإن هذا يُبرر تطبيق الفقرة الفرعية (ه) من الفقرة 1 من المادة 5 (سحب أو إلغاء أو تعليق أو تقييد تصاريح تراخيص التشغيل) من هذا الاتفاق.

3. وفقًا للمادة 16 من الاتفاقية، يمكن لأي طائرة تُشغّل أو تُؤجّر من قبل شركة نقل جوي لطرف متعاقد أو نيابة عنه، والقادمة من أو المتجهة إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أن تخضع عند وجودها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر للتفتيش على متنها وحولها من قبل الممثلين المخولين لذلك الطرف الآخر، لفحص صلاحية مستندات الطائرة ومستندات الطاقم، وكذلك الحالة الظاهرة للطائرة ومعداتها، شريطة ألّا يؤدي ذلك إلى تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة. وبغض النظر عن الالتزامات المذكورة في المادة 33 من الاتفاقية، فإن هدف هذا التفتيش هو التحقق من صلاحية المستندات ذات الصلة بالطائرة، ورخص الطاقم، وأن معدّات الطائرة وحالتها تتوافق مع المعايير السارية المفعول وفقًا للاتفاقية.

4. إذا أثار أي فحص للطائرات على المدرج، أو سلسلة من الفحوصات على المدرج، ما يلي:

أ. وجود مخاوف جدية من أن الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يفي بالمعايير الدنيا المنصوص عليها آنذاك في الاتفاقية؛ أو
ب. وجود مخاوف جدية من وجود قصور في صيانة وإدارة معايير السلامة المنصوص عليها آنذاك في الاتفاقية؛

يحق للطرف المتعاقد الذي يقوم بفحص الطائرات على المدرج، طبقاً للمادة 33 من الاتفاقية، أن يستنتج أن الشروط التي تم بموجبها إصدار أو اعتماد شهادات أو رخص الطائرة أو طاقمها قد أصدرت أو أصبحت صالحة، أو الشروط التي تم وفقًا لها تشغيل الطائرة، ليست مساوية أو أعلى من المعايير الدنيا المنصوص عليها في الاتفاقية.

5. في حالة مُنع الوصول لغرض إجراء فحص على المدرج لطائرة تُشغّلها شركة أو شركات طيران تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، وفقًا للفقرة 3 من هذه المادة، من قِبل ممثل عن تلك الشركة أو الشركات، يكون للطرف المتعاقد الآخر الحرية في الاستنتاج بأن هناك مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة 4 من هذه المادة، وأن يستخلص النتائج المشار إليها في تلك الفقرة.

6. يحتفظ كل طرف متعاقد بالحق في تعليق أو تعديل ترخيص التشغيل الممنوح لشركة أو أكثر من شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر على الفور إذا خلص الطرف الأول، بعد الفحص على المدرج، أو بعد القيام بسلسلة من الفحوصات لساحة القطار، أو رفض السماح بفحص الساحة، أو نتيجة لمشاورات أو غير ذلك، إلى أن الإجراء الفوري ضروري لضمان التشغيل الآمن لشركة أو أكثر من شركات الطيران.

7. يتم توقيف أي إجراءات يتخذها أي من الطرفين المتعاقدين بموجب الفقرتين 2 أو 6 من هذه المادة، بمجرد أن تزول الأسباب التي دعت إلى اتخاذ تلك الإجراءات.

المادة 14
أمن الطيران المدني

1) يؤكد الطرفان المتعاقدان تماشيا مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع يشكل جزءا لا يتجزأ من هذا الاتفاق. ودون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا خاصة وفقا لأحكام اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971، وبروتوكولها التكميلي بشأن قمع أعمال العنف المحظورة بمطارات الطيران المدني الدولي، الموقع بمونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في مونتريال بتاريخ 1 مارس 1991؛ وكذلك أي اتفاقيات وبروتوكولات أخرى تتعلق بأمن الطيران المدني يلتزم بها الطرفان المتعاقدان.

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

3) يتصرف الطرفان المتعاقدان، في العلاقات المتبادلة فيما بينهما، وفقا لأحكام أمن الطيران الموضوعة من جانب منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة كملاحق لاتفاقية الطيران المدني الدولي بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية على الطرفين المتعاقدين. كما يتعين على كل طرف متعاقد إلزام مشغلي الطائرات المدرجين بسجلاته أو الذين يتواجد مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليميه، ومشغلي المطارات الموجودة في إقليميه، بالامتثال لأحكام أمن الطيران المذكورة.

4) يوافق كل طرف متعاقد على إلزام مشغلي طائراته بمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة 3 أعلاه، والتي يقتضيها الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر أو مغادرته أو أثناء التواجد فيه. ويتعين على كل طرف متعاقد، أن يتأكد من التطبيق الفعّال 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 يستجيب لأي طلب من الطرف المتعاقد الآخر قصد اتخاذ إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد خاص.

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 وأطقمها وكذلك ضد المطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية، 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 إنهاء التهديد بوقوعها بسرعة وأمان.

6) إذا كان لدى أحد الطرفين المتعاقدين أسباب معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الاخر قد فشل في الامتثال لأحكام أمن الطيران الواردة في هذه المادة، يمكن لهذا الطرف المتعاقد أن يطلب إجراء مشاورات فورية مع الطرف المتعاقد الآخر.

7) مع عدم الإخلال بالمادة 4 (سحب أو إلغاء أو تعليق أو تقييد تراخيص التشغيل) من هذا الاتفاق، فإن الفشل في التوصل إلى اتفاق مرضٍ خلال خمسة عشر (15) يومًا من تاريخ تقديم هذا الطلب يشكل سببًا لسحب أو إلغاء أو تعليق أو تقييد أو فرض شروط على تراخيص التشغيل الممنوحة لكلا الطرفين المتعاقدين.

8) عندما يواجه أحد الطرفان المتعاقدان تهديدًا فوريًا واستثنائيا يمكن له اتخاذ إجراء مؤقت قبل انقضاء خمسة عشر (15) يومًا.

9) يتم إنهاء أي تدبير يطبقه أي من الطرفين المتعاقدين وفقاً للفقرة 7 عند امتثال الطرف المتعاقد الآخر لأحكام هذه المادة.

المادة 15
الأنشطة التجارية

1) طبقا للقوانين المتعلقة بالدخول والإقامة والتشغيل في الطرف المتعاقد الآخر، يحق للناقل/ الناقلين الجويين من أي من الطرفين المتعاقدين ما يلي:

أ) فيما يتعلق بالدخول والإقامة والعمل، جلب وإبقاء، فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر، موظفيه الإداريين والمختصين الآخرين، وكذا التجهيزات المكتبية، والتجهيزات الأخرى والمستلزمات الترويجية الضرورية لتسيير الخدمات الجوية الدولية.
ب) توظيف موظفين تقنيين وإداريين وتجاريين من جنسيته وفق القوانين والتنظيمات الجاري بها العمل في الدولة التي سيشتغل بها هؤلاء الموظفين؛
ج) الاستعانة بخدمات موظفي أي منظمة أو شركة أو مؤسسة للنقل الجوي أخرى تشتغل بإقليم الطرف المتعاقد الآخر؛
د) تأسيس 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 يجري هذا البيع بالعملة المحلية أو بالعملات القابلة للتحويل الخاصة بالدول الأخرى؛

و) دفع النفقات المحلية، بما في ذلك شراء الوقود، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر. وذلك بالعملة المحلية. كما يمكن لشركات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين، إذا رغبت في ذلك، دفع تلك النفقات بإقليم الطرف المتعاقد الآخر بالعملات القابلة للتحويل بشكل حر وفق أنظمة العملة المحلية.

2 يحق للناقلين الجويين المعينين من قبل أي من الطرفين المتعاقدين إبرام اتفاقات للتعاون التجاري وفق القوانين والتنظيمات والسياسات الوطنية، كالاتفاقيات المتعلقة بنظام السعة المحجوزة، أو المشاركة في نظام تقاسم الرموز أو التأجير مع مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الاخر أو مؤسسات طرف ثالث شريطة أن تتوفر هذه المؤسسات على رخصة التشغيل المناسبة.

3 يتوجب على الناقلين الجويين إيداع أي ترتيب تعاون مُزمَع للموافقة عليه لدى السلطات الجوية للطرفين المتعاقدين قبل ثلاثين (30) يوماً على الأقل من التاريخ المقرر لبدء تنفيذه.

4 يتفق الطرفان المتعاقدان على اتخاذ التدابير اللازمة لضمان أن يتم إبلاغ الركاب بالكامل وحمايتهم فيما يتعلق بالرحلات ذات الرموز المشتركة المشغّلة في اتجاه أو من إقليميهما، وأن يتم، على الأقل، توفير المعلومات الضرورية، والمتمثلة في الناقل الجوي الذي يقوم فعلياً بتشغيل كل جزء من الخدمة والناقل/الناقلون الذين يُبرم الراكب معهم العقد.

المادة 16
الموافقة على برامج الرحلات

1) يتعين على شركة الطيران المعيَّنة من كل طرف تقديم الجداول الزمنية للرحلات المخطط لها للموافقة عليها من قبل السلطات الجوية للطرف الآخر، على الأقل قبل ثلاثين (30) يومًا من بدء تشغيل الخدمات المتفق عليها. وينطبق نفس الإجراء على أي تعديل يطرأ على هذه الجداول.

2) إذا رغبت شركة الطيران المعينة لأحد الطرفين في تشغيل رحلات إضافية على الخدمات المتفق عليها خارج الجدول الزمني المعتمد، يجب على مؤسسة النقل الجوي هذه أن تقدم طلب إذن مسبق من قبل سلطات طيران الطرف الآخر. ويجب تقديم هذا الطلب عمومًا بما لا يقل عن ثلاثة (03) أيام عمل قبل بدأ تشغيل هذه الرحلات.

3) في حالة تنسيق فترات الإقلاع والهبوط (المواعيد المخصصة للطائرات) في مطار ما، تُطبق القواعد المتعلقة بهذا التنسيق.

المادة 17
التعريفة

1) يتعين على الطرفين المتعاقدين السماح لشركات الطيران المعيَّنة بوضع التعريفات الخاصة بالنقل الجوي استنادًا إلى اعتبارات تجارية في السوق دون الحاجة إلى موافقة من السلطة الجوية التابعة للطرفين المتعاقدين، ويقتصر دور الطرفان على ما يلي:

أ) منع التعريفات أو الممارسات التمييزية؛
ب) حماية المستهلكين من التعريفات المرتفعة بشكل غير معقول أو المقيدة بشكل غير معقول بسبب سوء استغلال الوضع المهيمن؛ و

ج) حماية شركات الطيران من التعريفات المنخفضة بشكل غير طبيعي.

2) يمكن لكل طرف متعاقد أن يطلب إخطار سلطات الطيران التابعة له أو تقديم معلومات إليها بشأن التعريفات التي سيتم تحصيلها من وإلى إقليمه بواسطة شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر. وقد يكون الإخطار أو التقديم مطلوبًا من قبل شركات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر في موعد لا يتجاوز 30 يومًا قبل موعد سريان التعريفة المقترحة. وقد يُسمح بإخطار التقديم بأسعار أقل مما هو مطلوب عادةً. وإذا سمح أحد الطرفين المتعاقدين لشركة الطيران بتقديم تعريفة خلال مهلة قصيرة، فإن التعريفة تصبح سارية المفعول في التاريخ المقترح لحركة النقل القادمة من إقليم ذلك الطرف المتعاقد.

3) إذا اعتقد أحد الطرفين المتعاقدين أن التعريفة التي تقترحها شركة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر للنقل الجوي الدولي بين إقليمي الطرفين المتعاقدين لا تتوافق مع الاعتبارات المنصوص عليها في الفقرة (1) من هذه المادة، فعليه الإخطار بذلك في أقرب وقت ممكن للطرف المتعاقد الآخر بأسباب عدم رضاه ويطلب إجراء مشاورات. وتتم هذه المشاورات في موعد لا يتجاوز 30 يومًا بعد استلام الطلب ويتعين على الطرفين المتعاقدين التعاون للحصول على المعلومات اللازمة لحل معقول للوضع. وإذا توصل الطرفان إلى اتفاق بشأن التعريفة التي تم تقديم إخطار بعدم الرضا بشأنها، يتعين على كل طرف بذل أقصى جهده لتنفيذ ذلك الاتفاق. ودون وجود هذا الاتفاق المتبادل، تظل التعريفة السابقة سارية المفعول.

المادة 18
رسوم الاستخدام

1) لا ينبغي لأي طرف متعاقد أن يفرض أو يسمح بفرض رسوم استخدام على شركات الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أعلى من تلك المفروضة على شركاته الخاصة التي تقوم بتشغيل خدمات جوية دولية مماثلة .

2) يشجع كل طرف متعاقد إجراء مشاورات بشأن رسوم الاستخدام بين السلطات المختصة وشركات الطيران لاستخدام مرافق وخدمات المطار التي تقدمها هذه السلطات المختصة، في الأماكن التي تسمح بها المنظمات الممثلة للنقل الجوي هذه. ويجب تقديم إشعار معقول بأي تغييرات مقترحة على الرسوم للمستخدمين للسماح لهم بالتعبير عن آرائهم قبل تنفيذ هذه التغييرات. كما يشجع كل طرف متعاقد سلطاته المختصة والمستخدمين على تبادل المعلومات المناسبة فيما يتعلق برسوم الاستخدام.

المادة 19
تبادل المعلومات

1) تعمل سلطات الطيران في أي من الطرفين المتعاقدين على تزويد سلطات الطيران في الطرف المتعاقد الآخر، بناء على طلب، بمعلومات تتعلق بالنقل المُنجز على الخدمات المتفق بشأنها من طرف شركة/ شركات الطيران المعينة على التوالي. وتشمل هذه المعلومات إحصائيات ومعلومات أخرى متطلبة لتحديد حجم النقل المُنجز من طرف هذه الخطوط الجوية على الخدمات المتفق عليها.

المادة 20
تحويل العملة وتحويل الإيرادات

1) يمنح كل طرف متعاقد شركة الطيران المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر الحق في تحويل الأموال المكتسبة محلياً، إلى الدولة أو الدول التي يختارها، دون قيود، وعلى الفور وبعملة قابلة للتحويل بشكل حر وبسعر الصرف الرسمي.

2) يسمح كل طرف لشركة أو شركات الطيران التابعة للطرف الآخر، عند الطلب، بتحويل ونقل جميع الإيرادات المحلية المتأتية من بيع خدمات النقل الجوي والأنشطة ذات الصلة المرتبطة مباشرة بالنقل الجوي إلى الدولة التي تختارها والتي تتجاوز المبالغ التي يتم إنفاقها محليا، ويتم التصريح بهذا التحويل والنقل على الفور، دون قيود أو تمييز أو ضرائب ذات صلة، بسعر الصرف المطبق في تاريخ طلب التحويل والنقل.

المادة 21
البيئة

1. يدعم الطرفان الحاجة إلى حماية البيئة من خلال تعزيز التنمية المستدامة للطيران. ويتفق الطرفان، فيما يتعلق بعمليات التشغيل بين إقليميهما، على الالتزام بالمعايير والممارسات التي أوصت بها منظمة الطيران المدني الدولي في الملحق 16. وكذلك بالسياسات والإرشادات القائمة لدى منظمة الطيران المدني الدولي بشأن حماية البيئة.

2. بالإضافة إلى ذلك، يتعين عليهما تشجيع المبادرات العالمية المتأصلة في الحفاظ على التنوع البيولوجي وحمايته، والمخاوف المتعلقة بالتأثير على البيئة والنظم البيئية والتنمية المستدامة للطيران التجاري.

المادة 22
المشاورات

1) تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين بروح من التعاون الوثيق، بالتشاور فيما بينها بشكل دوري بهدف ضمان تنفيذ وتطبيق أحكام هذا الاتفاق وملحقه بصورة مُرضية. كما تقوم بالتشاور فيما بينها إن اقتضى الحال لتعديل هذا الاتفاق أو ملحقه.

2) يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات تكون على شكل مقابلات أو تبادل للمراسلات. وتبدأ هذه المشاورات خلال ثلاثين (30) يومًا من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر لطلب كتابي، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

3) يتم أي تعديل لهذا الاتفاق أو ملحقه عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية ويدخل حيز التنفيذ اعتباراً من تاريخ الإشعار بتبادل المذكرات.

المادة 23
تسوية الخلافات

1) إذا نشأ أي خلاف يتعلق بتفسير أو تطبيق هذ الاتفاق بين الطرفين المتعاقدين، يجب عليهما أولا أن يسعيا لتسويته عن طريق المشاورات المباشرة.

2) إذا تعذّر التوصل إلى تسوية بالطرق المذكورة أعلاه، يمكن، بناءً على طلب أي من الطرفين المتعاقدين، عرض النزاع على هيئة تحكيم (يُشار إليها فيما يلي بـ "هيئة التحكيم") تتألف من ثلاثة مُحكّمين، يُعين كل طرف متعاقد واحداً منهم، ويتم الاتفاق على الثالث من قبل المحكمين المعينين. ويجب ألا يكون المحكم الثالث مواطناً لأي من الطرفين المتعاقدين، ويعمل كرئيس لهيئة التحكيم.

3) يقوم كل من الطرفين المتعاقدين بتعيين محكم خلال فترة ستين (60) يوماً من تاريخ استلام أي من الطرفين المتعاقدين من الطرف الآخر إشعاراً عبر القنوات الدبلوماسية يطلب فيه التحكيم في النزاع من قبل هيئة التحكيم، ويُعيَّن المحكم الثالث خلال فترة إضافية قدرها ستين (60) يوماً. وإذا فشل أي من الطرفين المتعاقدين في تعيين محكم خلال الفترة المحددة، أو لم يُعيَّن المحكم الثالث خلال الفترة المحددة، يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين طلب تعيين محكم أو محكمين حسب الحالة من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي. وإذا كان الرئيس يحمل جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، يقوم نائب الرئيس الأعلى رتبة، الذي لا يُستبعد لأسباب تتعلق بالجنسية، بإجراء التعيين.

4) تحدد هيئة التحكيم الإجراء الخاص بها.

5) مع مراعاة القرار النهائي لهيئة التحكيم، يتحمل الطرفان المتعاقدان التكاليف الأولية للتحكيم بنسب متساوية.

6) يلتزم الطرفان المتعاقدان بالامتثال لأي قرار مؤقت أو قرار نهائي صادر عن هيئة التحكيم.

7) إذا، وطالما، لم يلتزم أي من الطرفين المتعاقدين بقرار هيئة التحكيم الصادر بموجب هذه المادة، يمكن للطرف المتعاقد الآخر أن يقيّد أو يحجب أو يوقف أو يلغي أي حقوق أو امتيازات قد منحها بموجب هذا الاتفاق للطرف المتعاقد المخل أو لشركات الطيران المُعيّنة التابعة له.

المادة 24
الاتفاقات متعددة الأطراف

إذا أصبح الطرفان، بعد دخول هذ الاتفاق حيز التنفيذ، ملزمين باتفاق متعدد الأطراف يتناول المسائل التي يحكمها هذا الاتفاق، فإن أحكام الاتفاق متعدد الأطراف هي التي تسود. ويمكن لكلا الطرفين إجراء مشاورات وفقًا للمادتين 22 (المشاورات) و25 (التعديلات) من هذا الاتفاق بهدف تحديد مدى تأثر هذا الاتفاق بأحكام الاتفاق متعدد الأطراف وما إذا كان من المناسب إجراء أي مراجعة لهذا الاتفاق ليعكس الاتفاق متعدد الأطراف.

المادة 25
التعديلات

1. إذا رغب أي من الطرفين في تعديل أي حكم من أحكام هذا الاتفاق، تتم الموافقة على هذا التعديل وفقًا لأحكام المادة 22 (المشاورات). ويدخل التعديل حيز التنفيذ في التاريخ الذي يحدده الطرفان، بعد التأكيد عبر القنوات الدبلوماسية على استكمال الإجراءات الداخلية اللازمة لكل طرف.

2. على الرغم من أحكام الفقرة 1 أعلاه، يمكن تعديل ملحق هذا الاتفاق مباشرة بين سلطات الطيران لدى الطرفين ويطبق التعديل اعتبارا من اليوم الذي يتم فيه الاتفاق عليه.

المادة 26
إنهاء الاتفاق

1) يظل هذا الاتفاق ساري المفعول لمدة غير محددة، مع مراعاة أحكام الفقرة (2) أدناه.

2) يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين في أي وقت إخطار الطرف المتعاقد الآخر بقراره بإنهاء الاتفاق. ويتم إرسال هذا الإخطار في نفس الوقت إلى الاتحاد الإفريقي (AU) ومنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) وفي هذه الحالة، ينتهي الاتفاق بعد اثني عشر (12) شهرًا من تاريخ استلام الإشعار من قبل الطرف المتعاقد الآخر، ما لم يتم سحب إخطار الإنهاء بالاتفاق قبل انتهاء هذه الفترة. وإذا لم يتم تأكيد استلام الإخطار من قبل الطرف المتعاقد الآخر، فيعتبر أن الإخطار قد تم استلامه بعد مضي أربعة عشر (14) يوما من تاريخ استلام الاتحاد الإفريقي (AU) ومنظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) للإخطار.

المادة 27
التسجيل لدى المنظمة الدولية للطيران المدني

يتم تسجيل هذا الاتفاق، وأي تعديلات لاحقة عليه، بمجرد توقيعه لدى منظمة الطيران المدني الدولي من قبل الطرفين المتعاقدين.

المادة 28
دخول حيز التنفيذ

يدخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ مؤقتًا اعتبارًا من تاريخ توقيعه، وبشكل نهائي عندما يقوم الطرفان المتعاقدان بإخطار بعضهما البعض من خلال القنوات الدبلوماسية بإتمامهما للإجراءات الدستورية الخاصة بكل منهما لدخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ.

وإثباتاً لذلك، قام الموقعان أدناه، المخول لهما بذلك من قبل حكومتيهما بالتوقيع على هذا الاتفاق.

حررفي مونتريال بتاريخ 30 سبتمبر2025 في نسختين (02) أصليتين باللغتين العربية والفرنسية.
وفي حالة وجود أي اختلاف، يتم ترجيح النص الفرنسي

عن حكومة
المملكة المغربية

سفيرة صاحب الجلالة
بكندا
سورية عثماني

عن حكومة
جمهورية بنين

سفيرة جمهورية بنين
بالولايات المتحدة الأمريكية
أغنيولا / هوانمينو

*

* *

الملحق
جدول الطرق

أ. طرق شركات الطيران المعينة من طرف المملكة المغربية

نقط الذهاب	النقط الوسطية	النقط ب	نقط ما وراء
أي نقطة في المغرب	أي نقطة في إفريقيا	أي نقطة في بنين	أي نقطة في إفريقيا

ب. طرق شركات الطيران المعينة من طرف جمهورية بنين

نقط الذهاب	النقط الوسطية	النقط ب	نقط ما وراء
أي نقطة في بنين	أي نقطة في إفريقيا	أي نقطة في المغرب	أي نقطة في إفريقيا

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