

اتفاق أورو- متوسطي بشأن الخدمات الجوية

بين

المجموعة الأوروبية و دولها الأعضاء، من جهة،

و المملكة المغربية من جهة أخرى

إن

مملكة بلجيكا ،

جمهورية التشيك،

مملكة الدنمارك ،

الجمهورية الفدرالية لألمانيا ،

جمهورية استونيا ،

جمهورية اليونان ،

مملكة اسبانيا ،

الجمهورية الفرنسية،

إيرلندا،

الجمهورية الإيطالية،

جمهورية قبرص ،

جمهورية ليتوانيا،

جمهورية ليتوانيا،

الدوقية الكبرى للكسمبورغ،

جمهورية هنغاريا،

مالطا ،

مملكة الأراضي المنخفضة،

جمهورية النمسا،

جمهورية بولونيا،

جمهورية البرتغال،

جمهورية سلوفينيا،

جمهورية سلوفاكيا،

- جمهورية فلندا،

- مملكة السويد،

- المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى و ايرلندا الشمالية.

باعتبارها أطرافا متعاقدة في المعاهدة المؤسسة للمجموعة الأوروبية و المسماة فيما بعد "الدول
الأعضاء " و

المجموعة الأوروبية المسمى فيما بعد " المجموعة "

من جهة ، و

المملكة المغربية،

المسماة فيما بعد "المغرب" من جهة أخرى،

رغبة منهم في تطوير نظام للنقل الجوي الدولي مبني على المنافسة الشريفة بين الناقلين الجويين في

سوق خاضعة لحد أدنى من تدخل و تنظيم الدولة؛

و رغبة منهم في تشجيع نمو النقل الجوي الدولي و خاصة عن طريق وضع شبكات نقل جوي تقدم

خدمات جوية تستجيب لحاجيات المسافرين و الشاحنين؛

و رغبة منهم في تمكين الناقلين الجويين من تقديم أسعار و خدمات تنافسية في أسواق مفتوحة

للمسافرين و الشاحنين؛

و رغبة منهم في تمكين مجموع قطاع النقل الجوي بما فيه مستخدمي الناقلين الجويين من الاستفادة من امتيازات اتفاق التحرير؛

و رغبة منهم في ضمان أعلى درجات السلامة و الأمن في النقل الجوي الدولي، و التأكيد على انشغالهم العميق في مواجهة الأعمال و التهديدات الموجهة ضد أمن الطائرات والتي تعرض للخطر سلامة الأشخاص و الممتلكات و تضر بالسير الجيد للنقل الجوي و تفقد ثقة الجمهور في سلامة الطيران المدني؛

و إذ تسجل ما جاء في معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع في مدينة شيكاغو في اليوم السابع من شهر دجنبر 1944؛

و رغبة منهم في ضمان شروط المنافسة العادلة للناقلين الجويين؛
و اعترافا بأن مساعدات الدولة يمكن أن تفسد المنافسة بين الناقلين الجويين و تضر بتحقيق الأهداف الأساسية لهذا الاتفاق؛

و إذ تؤكد على أهمية حماية البيئة خلال تطوير و تنفيذ السياسة الدولية للطيران و اعترافا بحق الدول ذات السيادة باتخاذ إجراءات في هذا الشأن؛

و إذ تؤكد على أهمية حماية المستهلكين حسب ما جاء خاصة في اتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي الموقعة بمونتريال في 28 مايو 1999 على أن تكون الأطراف المتعاقدة فيها متعاقدة كذلك في هذه الاتفاقية؛

و بناء على نيتهم في الاستناد على الاتفاقات الجوية الموجودة من أجل فتح أسواق و منع الامتيازات للمستهلكين و الناقلين و المستخدمين و مواطني كلا الطرفين المتعاقدين إلى أقصى حد؛

و اعتبارا أن اتفاقا بين المجموعة الأوروبية و دولها الأعضاء و المغرب يمكن أن يشكل مرجعا في العلاقات الجوية الأورو-متوسطة من أجل الاستغلال الكامل لامتيازات التحرير في هذا القطاع الاقتصادي الهام؛

و اعتبارا أن مثل هذا الاتفاق قابل للتطبيق بشكل تدريجي، لكن كامل و أن آلية مناسبة يمكن أن تضمن تقاربا يكون دائما أكثر ارتباطا مع تشريع المجموعة الأوروبية؛
اتفقوا على ما يلي :

المادة 1

تعريف

لأغراض هذا الاتفاق ما لم تتم الإشارة إلى عكس ذلك، يقصد بـ:

- 1 (" خدمة معتمدة " و " طريق محددة": على التوالي، خدمة جوية دولية طبقا للمادة 2 من هذا الاتفاق و طريق محدد في الملحق 1 من هذا الاتفاق؛
- 2 (" اتفاق " هذا الاتفاق و ملحقاته، بما في ذلك تعديلاته المرتقبة؛
- 3 (" خدمة جوية " النقل بواسطة الطائرة للمسافرين و الأمتعة و البضائع و البريد منفصلين أو مجتمعين و المقترح للعموم بمقابل، و الذي يضم ، لغرض رفع كل لبس ، الخدمات الجوية المنتظمة و غير المنتظمة (charters) و كذا خدمات الشحن الحصرية ؛
- 4 (" اتفاق الشراكة " الاتفاق الأورو-متوسطي المؤسس للشراكة بين المجموعات الأوروبية و دولها الأعضاء من جهة و المملكة المغربية من جهة أخرى الموقع ببروكسيل في 26 فبراير 1996؛
- 5 (" شهادة التشغيل تابع للمجموعة " شهادة التشغيل الممنوحة للناقلين الجويين المنشئين في المجموعة الأوروبية و المبقى عليها سارية طبقا لنظام CEE رقم 92/ 2407 للمجلس بتاريخ 23 يوليوز 1992 ، المتعلق بشهادات الناقلين الجويين؛
- 6 (" المعاهدة " معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع بشيكاغو في اليوم السابع من شهر دجنبر عام 1944 و التي تشمل:

أ) كل تعديل قابل للتطبيق في هذه الحالة و الذي دخل حيز التنفيذ طبقا للمادة 94 (النقطة أ) من المعاهدة و المصادق عليها من طرف المغرب من جهة و الدولة العضو أو الدول الأعضاء في المجموعة الأوروبية من جهة أخرى، و

ب) كل ملحق أو كل تعديل لأي ملحق مطبق في هذه الحالة و المعتمد وفقا للمادة 90 من المعاهدة على أساس أن هذا الملحق أو هذا التعديل يطبق في نفس الوقت بالمغرب و بالدولة العضو أو بالدول الأعضاء في المجموعة الأوروبية؛

7) " سعر الكلفة الكامل " الأسعار المرتبطة بتقديم الخدمة والتي يتم رفعها إلى مستوى مبلغ معقول من أجل المصاريف الإدارية العامة، و بأية حال، كل مبلغ موجه ليعكس المصاريف البيئية و مستخلص دون تمييز على أساس الجنسية؛

8) " الأطراف المتعاقدة " من جهة المجموعة أو دولها الأعضاء أو المجموعة و دولها الأعضاء و ذلك حسب اختصاصات كل منها، و من جهة أخرى المغرب؛

9) " مواطن " كل شخص ذاتي أو معنوي له الجنسية المغربية بالنسبة للطرف المغربي أو جنسية دولة عضو بالنسبة للطرف الأوروبي، لهذا ففي حالة شخص معنوي يكون في أي لحظة تحت المراقبة الفعلية ، سواء بصفة مباشرة أو عن طريق المشاركة الأثرية لأشخاص ذاتيين أو معنويين لهم الجنسية المغربية للطرف المغربي أو أشخاص ذاتيين أو معنويين لهم جنسية دولة عضو أو إحدى الدول الأخرى المحددة في الملحق 5 بالنسبة للطرف الأوروبي ؛

10) " إعانات " : هي كل مساهمة مالية ممنوحة من طرف السلطات العمومية أو هيئة جهوية أو هيئة أخرى عمومية بمعنى عندما:

أ) تشكل ممارسة سلطات عمومية، أو هيئة جهوية أو هيئة عمومية أخرى بتحويل مباشر لأموال مثلا على شكل هبات و قروض أو مساهمات في الرأسمال الاجتماعي، أو تحويلات مباشرة محتملة للأموال لصالح المؤسسة أو استرجاع دينها مثلا على شكل ضمانات السلف؛

(ب) يتم التخلي أو لا يتم تحصيل مداخيل سلطات عمومية أو هيئة جهوية أو هيئة عمومية أخرى المستحقة عادة ؛

(ج) تقوم السلطات العمومية أو هيئة جهوية أو هيئة عمومية أخرى بتقديم ممتلكات أو خدمات غير تلك المتعلقة بالبنية التحتية العامة أو عندما تشتري ممتلكات أو خدمات ؛

(د) تقوم السلطات العمومية أو هيئة جهوية أو هيئة أخرى عمومية بتحويلات لآلية تمويل أو تكلف هيئة خاصة بتنفيذ وظيفة أو عدة وظائف من النوع المشار إليه في النقطة (أ) ؛ (أ و أ) و التي هي عادة من اختصاصات السلطات العمومية أو التي تأمر بالقيام بها ولا تختلف الممارسة المتبعة حقيقة عن الممارسة العادية للسلطات العمومية؛

و امتياز يكون بذلك ممنوحا؛

(11) " خدمة جوية دولية " الخدمة الجوية التي تعبر المجال الجوي الذي يوجد فوق تراب دولتين أو عدة دول؛

(12) " تعريف " التعريفات المطبقة من طرف الناقلين الجويين أو وكلائهم لغرض نقل المسافرين بالطائرات و الأمتعة و / أو البضائع (باستثناء البريد) بما في ذلك، عند الضرورة، النقل على السطح المرتبط بخدمة جوية دولية و كذلك الشروط التي يخضع لها تطبيقها؛

(13) " إتاحة الاستخدام " : إتاحة مفروضة على الناقلين الجويين من أجل استعمال المنشآت و خدمات المطار و المحيط و الملاحة الجوية أو أمن الطيران، بما في ذلك الخدمات و المنشآت الملحقة؛

(14) " سيزار " برنامج تنفيذ تقني للسماء الوحيدة الأوروبية التي تمكن من التنسيق و تزامن البحث عن بلورة و إعداد أجيال جديدة من أنظمة مراقبة الحركة الجوية؛

(15) " إقليم " بالنسبة للمغرب، الجهات البرية (القارة و الجزر) و كذلك المياه الداخلية و المياه الإقليمية التي توجد تحت سيادته او ولايته ، و في حالة المجموعة الأوروبية، الجهات البرية (القارة و الجزر) و كذلك المياه الداخلية و المياه الإقليمية التي تغطيها المعاهدة المؤسسة للمجموعة الأوروبية، طبقا للمقتضيات المبينة في هذه الأخيرة و كل اتفاق يليها؛ ويمتد تطبيق هذا الإتفاق على

مطار جبل طارق دون المساس بالمواقف القانونية الخاصة بالمملكة الإسبانية و المملكة المتحدة المتعلقة بنزاعهما حول السيادة على الإقليم الذي يوجد عليه هذا المطار، وبالإبقاء على تعليق تطبيق إجراءات تحرير النقل الجوي السارية المفعول بتاريخ 18 شتنبر 2006 بين الدول الأعضاء بمطار جبل طارق، طبقا لمقتضيات الإعلان الوزاري المتعلق بمطار جبل طارق المعتمد بقرطبة بتاريخ 18 شتنبر 2006؛ و

(16) " السلطات المختصة «: الوكالات أو الهيئات العمومية المشار إليها في الملحق 3. يجب أن يخبر الطرف المتعاقد المعني الطرف المتعاقد الآخر بكل تعديل للتشريع الوطني المتعلق بنظام السلطات المختصة.

الباب الأول

مقتضيات اقتصادية

المادة 2

منح الحقوق

1 . يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة أدناه لغرض تشغيل خدمات جوية دولية من طرف الناقلين الجويين:

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

ب) حق القيام بتوقفات بإقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية، بمعنى لهدف آخر غير إركاب أو إنزال المسافرين والأمتعة والبضائع و/ أو البريد عن طريق الجو؛

ج) حق الهبوط بإقليم الطرف الآخر عند تشغيل خدمة معتمدة على طريق محدد و ذلك لغرض إركاب أو إنزال الركاب و البضائع و/أو البريد المنقولين بطريقة مجتمعة أو منفصلة على الخطوط الدولية؛

و

(د) باقي الحقوق المحددة في هذا الاتفاق ؛

2 . لا يمكن تأويل أي من مقتضيات هذا الاتفاق كأنها تمنح الحق للناقلين الجويين:

- (أ) من المغرب بإركاب على إقليم دولة عضو بمقابل، مسافرين و أمتعة و بضائع و / أو بريد موجه إلى نقطة أخرى من إقليم هذه الدولة العضو،
- (ب) من المجموعة الأوروبية بإركاب على إقليم المغرب بمقابل، مسافرين و أمتعة و بضائع و / أو بريد موجه إلى نقطة أخرى فوق التراب المغربي.

المادة 3

الترخيص

بمجرد التوصل بالطلبات من أجل الحصول على رخصة الاستغلال المقدمة من طرف ناقل جوي لأحد الأطراف المتعاقدة، تمنح السلطات المختصة الترخيصات المناسبة للطرف الآخر مع مراعاة أدنى أجل من الإجراءات على قدر ما :

(أ) في حالة ناقل جوي من المغرب ،

- يكون للناقل الجوي مؤسسته الأساسية و، عند الضرورة، مقره الاجتماعي في المغرب و يكون حاملا لشهادة التشغيل أو أية وثيقة معادلة صالحة طبقا لتشريع المملكة المغربية؛

- تمارس المملكة المغربية و تبقى على مراقبة قانونية فعلية اتجاه الناقل، و

- يكون الناقل الجوي إما مرتبطا و مستمرا في الارتباط مباشرة أو بفضل المشاركة بالأكثرية من طرف

المغرب و / أو رعايا المغرب و أن يكون دائما مراقبا فعليا من طرف المغرب و / أو رعايا المغرب ، أو

يكون مرتبطا و مستمرا في الارتباط مباشرة أو بفضل المشاركة بالأغلبية من طرف الدول الأعضاء و /

أو رعايا الدول الأعضاء ، أو يكون دائما مراقبا فعليا من طرف الدول الأعضاء و / أو رعايا الدول

الأعضاء ؛

(ب) في حالة ناقل جوي من المجموعة الأوروبية ،

- يكون للناقل الجوي مؤسسة رئيسية و، عند الضرورة، مقره بإقليم دولة عضو بناء على المعاهدة المؤسسة للمجموعة الأوروبية، و أن يكون حاصلا على شهادة التشغيل طبقا لقانون المجموعة ،
- تمارس الدولة العضو المسؤولة عن تسليم شهادة الناقل الجوي و تبقى على مراقبة قانونية فعلية اتجاه الناقل و أن تكون سلطة الطيران المدني المختصة محددة بوضوح و؛
- يكون الناقل الجوي مرتبطا و ما يزال مرتبطا، مباشرة أو بفضل مشاركة بالأغلبية من طرف الدول الأعضاء و / أو رعايا الدول الأعضاء أو من طرف الدول الأخرى المشار إليها في الملحق 5 و / أو رعايا هذه الدول ؛

- (ج) - يستجيب الناقل الجوي للشروط المحددة في الأحكام التشريعية أو التنظيمية المطبقة عادة من طرف السلطة المختصة في مجال تشغيل الخدمات الجوية الدولية؛ و
- (د) - يتم الإبقاء على أحكام المادة 14 (السلامة الجوية) و 15 (أمن الطيران) سارية المفعول و مطبقة.

المادة 4

إلغاء رخصة التشغيل

- 1 . تحتفظ السلطات المختصة لهذا الطرف المتعاقد أو ذلك بحق إلغاء أو تعليق أو حد رخص التشغيل، أو تعليق أو حد أنشطة ناقل جوي للطرف المتعاقد الآخر عندما:
 - (أ) في حالة ناقل جوي من المغرب؛
 - لا يكون للناقل الجوي مؤسسته الرئيسية أو، عند الضرورة، مقره في المغرب، أو لا يتوفر على شهادة التشغيل أو أية وثيقة أخرى معادلة طبقا لتشريع المملكة المغربية،
 - إذا كانت المملكة المغربية لا تمارس و لا تبقى على مراقبة قانونية فعلية اتجاه الناقل؛ أو
 - لا يكون الناقل الجوي مرتبطا و مراقبا فعليا مباشرة أو بفضل مشاركة بالأغلبية من طرف المغرب و / أو رعايا المغرب، أو من طرف الدول الأعضاء و / أو رعايا الدول الأعضاء،

(ب) في حالة ناقل جوي من المجموعة الأوروبية؛

- لا يكون للناقل مؤسسته الرئيسية أو ، عند الضرورة، مقره في إقليم دولة عضو طبقا للمعاهدة المؤسسة للمجموعة الأوروبية، أو لا يكون حاصلًا على شهادة التشغيل طبقًا لقانون المجموعة؛
- لا تقوم الدولة العضو المسؤولة عن تسليم الناقل شهادته بممارسة مراقبة قانونية فعلية أو الإبقاء عليها اتجاه الناقل أو عندما لا تكون سلطة الطيران المختصة محددة بوضوح ، أو
- لا يكون الناقل الجوي مرتبطًا و مراقبًا فعليًا مباشرة أو بفضل مشاركة بالأغلبية من طرف الدول الأعضاء و / أو رعايا الدول الأعضاء، أو من طرف الدول الأخرى المدرجة في الملحق 5 و / أو رعايا هذه الدول الأخرى؛

(ج) لا يمثل الناقل للمقتضيات التشريعية و التنظيمية المشار إليها في المادة 6 (احترام المقتضيات التشريعية و التنظيمية) من هذا الاتفاق؛ أو

(د) لا يتم الإبقاء على المادة 14 (السلامة الجوية) و 15 (أمن الطيران) سارية المفعول أو مطبقة؛
 (2) باستثناء الحالة التي يكون فيها من الضروري اتخاذ إجراءات فورية من أجل تجنب أي مخالفة أخرى للفقرة 1 ، النقطتين ج و د من هذه المادة، فإن الحقوق الممنوحة في هذه المادة لا يمكن ممارستها إلا بعد إجراء مشاورات مع السلطة المختصة للطرف المتعاقد الآخر.

المادة 5

الاستثمار

إن امتلاك الأغلبية أو المراقبة الفعلية سواء لناقل جوي من المغرب من طرف دول أعضاء أو مواطنيهم، و ناقل جوي من المجموعة الأوروبية من طرف المغرب أو رعاياه، تكون موضوع قرار مسبق من طرف اللجنة المشتركة المشكلة بواسطة هذا الاتفاق، يحدد هذا القرار الشروط المرتبطة باستغلال الخدمات المعتمدة المشار إليها في هذا الاتفاق و الخدمات من / نحو الدول الأخرى للدول الأطراف. لا تطبق أحكام المادة 22 ، الفقرة 9 من هذا الاتفاق على هذا النوع من القرارات.

المادة 6

احترام المقتضيات التشريعية و التنظيمية

- 1 . يجب على الناقلين الجويين احترام المقتضيات التشريعية و التنظيمية السارية في إقليم احد الأطراف المتعاقدة المتعلقة بدخول و مغادرة الطائرات المستعملة لأجل الخدمات الجوية الدولية أو المتعلقة بتشغيل وملاحة الطائرات، عند الوصول و الذهاب و أثناء الإقامة فوق الإقليم المشار إليه.
- 2 . يجب احترام المقتضيات التشريعية و التنظيمية التي تحكم فوق هذا التراب دخول و خروج المسافرين و الطاقم أو الشحن (و خصوصا تلك المتعلقة بإجراءات الدخول و العطل و الهجرة و الجوازات والحجر الصحي أو إذا تعلق الأمر بالبريد و بالأنظمة البريدية أو القوانين البريدية) عند الوصول و الذهاب و خلال تواجد الطائرة فوق إقليم أحد الأطراف المتعاقدة، من طرف هؤلاء المسافرين و هذا الطاقم أو من ينوب عنهم، و فيما يتعلق بالشحن يجب احترام المقتضيات المذكورة من قبل المرسل من الطرف الآخر.

المادة 7

المنافسة

- تطبق، في إطار هذا الاتفاق، مقتضيات الفصل 11 (" المنافسة و مقتضيات أخرى اقتصادية ") من العنوان IV من اتفاق الشراكة في غياب قواعد أكثر تحديدا من هذا الاتفاق؛

المادة 8

إعانات

1 . تعترف الأطراف المتعاقدة بأن الإعانات الممنوحة للناقلين الجويين، تفسد أو من شأنها إفساد قاعدة المنافسة بتفضيل بعض المؤسسات لغرض تقديم الخدمات الجوية ، و التي تمس بالأهداف الجوهرية لهذا الاتفاق ولا تتوافق مع مبدأ فضاء جوي مفتوح.

2 . إذا ارتأى طرف متعاقد أنه من الضروري منح مساعدات لناقل جوي يعمل في إطار هذا الاتفاق من أجل تحقيق هدف مشروع، فإن الطرف المتعاقد يجب أن يحرص على أن تكون تلك المساعدات شفافة و متناسبة مع الهدف المشار إليه و مقدمة بشكل تكون آثارها السلبية على الناقلين الجويين للطرف المتعاقد الآخر جد محدودة. يلتزم الطرف المتعاقد الذي يرغب في منح هذا النوع من المساعدات بإخطار الطرف المتعاقد الآخر و يتأكد من أن هذه المساعدات تستجيب للمعايير المحددة في هذا الاتفاق.

3 . إذا اعتبر طرف متعاقد أن المساعدة الممنوحة من الطرف المتعاقد الآخر، أو، بالأحرى، من طرف هيئة عمومية أو حكومية لدولة أخرى غير الأطراف المتعاقدة ، لا تستجيب للمعايير المحددة في الفقرة 2 ، يمكنه أن يطلب عقد اجتماع اللجنة المختلطة بناء على المادة 22 من أجل البث في الموضوع و إيجاد أجوبة ملائمة للانشغالات التي تعتبر مشروعة .

4 . إذا لم تتوصل اللجنة المختلطة لتسوية الخلاف، يكون للأطراف المتعاقدة إمكانية تطبيق إجراءاتهم التعويضية الخاصة .

5 . تطبق أحكام هذه المادة بدون المساس بالأحكام التشريعية و التنظيمية للأطراف المتعاقدة في مجال الخدمات الجوية الأساسية و بالتزامات الخدمة العمومية على إقليم الأطراف المتعاقدة.

المادة 9

الأنشطة التجارية

1 . يحق للناقلين الجويين لكل طرف متعاقد إنشاء مكاتب لهم في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لترويج وبيع النقل الجوي و الأنشطة المرتبطة به.

2 . يرخص للناقلين الجويين لكل طرف متعاقد و ذلك بناء على المقضيات التشريعية و التنظيمية للطرف المتعاقد الآخر، فيما يتعلق بالدخول و الإقامة و العمل، بإدخال و إقامة فوق تراب الطرف المتعاقد الآخر المستخدمين التجاريين و التقنيين و مستخدمي التسيير و الاستغلال أو كل مستخدم مختص ضروري لاستغلال الخدمات الجوية.

3 . (ا) يحق لكل ناقل جوي و بدون المساس بالنقطة ب) أدناه أن يقوم في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ب:

(i) ضمان خدماته الخاصة المتعلقة بالمناولة الأرضية (المناولة الذاتية) أو حسب ما يترتب عليه ،
(ii) الاختيار بين المزودين المتنافسين الذين يقدمون خدمات المناولة الأرضية جزئيا أو كليا،
عندما تضمن الأحكام التشريعية و التنظيمية لكل طرف متعاقد ولوج السوق لهؤلاء المزودين
و حينما يتواجد مثل هؤلاء المزودون في السوق.

ب) بالنسبة لفئات المناولة الأرضية التالية : المناولة في " الأمتعة "، المناولة في " عمليات فوق المدرج"، المناولة في " الوقود و الزيوت "، المناولة في " الشحن و البريد " و فيما يتعلق بالمعالجة المادية للشحن و المراسلات بين المطار و الطائرة ، فإن الحقوق الواردة في النقطة (ا) المقطعان (i) و (ii) أعلاه، تخضع فقط إلى اكرهات خصوصية طبقا للقوانين و الأنظمة المطبقة فوق تراب الطرف الآخر المتعاقد. عندما تعرقل مثل هذه الاكرهات المناولة الأرضية، و في غياب المنافسة الفعلية بين مقدمي خدمات المناولة الأرضية، يجب أن توضع جميع هذه الخدمات تحت

تصرف جميع الناقلين الجويين وفقا لشروط عادلة و ملائمة. يجب أن لا يتجاوز ثمن تلك الخدمات سعر التكلفة الكامل اعتبارا لمرودود معقول على الرصيد بعد الاستيفاء.

4 . يحق لكل ناقل جوي تابع لكل طرف متعاقد أن يتولى مباشرة بيع خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر و / أو يختار حسب ما يلائمه القيام بذلك عبر وكلائه أو كل الوكلاء الذين يختارهم. يحق لكل ناقل جوي أن يبيع خدمات النقل الجوي، و تكون لأي شخص حرية شراءها بعملة الإقليم المعني أو بالعملة القابلة للتحويل بصفة حرة.

5 . يحق لكل ناقل جوي، إذا قدم طلبا بذلك، تحويل و نقل جميع الإيرادات المحلية التي حققها انطلاقا من إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى وطنه أو، باستثناء أحكام مخالفة للمقتضيات التشريعية و التنظيمية النافذة لبلد أو لبلدان من اختياره. يجب أن يكون تحويل و نقل المداخل مرخصا لهما في اقرب الآجال بدون قيود و لا رسوم، على أساس سعر الصرف الجاري في التاريخ الذي يقدم فيه الناقل الجوي أول طلب له للتحويل.

6 . يرخص للناقلين الجويين لكل طرف متعاقد باستخدام العملة المحلية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لسداد المصاريف المترتبة عليهم بالعملة المحلية على تراب الطرف الآخر المتعاقد (خاصة شراء الوقود). كما يمكنهم، حسب تقديرهم، تسديد هذه النفقات بعملة قابلة للتحويل بصفة حرة وفقا لنظام الصرف الوطني .

7 . يمكن لكل ناقل جوي لأي طرف متعاقد و في إطار استغلال أو تقديم خدمات جوية طبقا لهذا الاتفاق، إبرام اتفاقيات للتعاون التجاري مثل اتفاقيات نظام السعة المحجوزة أو تقاسم الرموز مع:

(أ) كل ناقل جوي للأطراف المتعاقدة و

(ب) كل ناقل جوي لبلد ثالث

(ت) كل ناقل على السطح، بحري أو بري

و ذلك شريطة أن (أ) تكون جميع أطراف هذه الاتفاقيات حاصلة على الرخصة و الحقوق الملائمة و أن (ب) تستجيب هذه الاتفاقيات لمعايير السلامة و المنافسة التي يخضع لها هذا النوع من الاتفاقيات

عموماً في حالة نقل المسافرين على رحلة متقاسمة الرموز، يجب إخبار المشتري أثناء بيع تذكرة الطائرة أو في جميع الأحوال قبل الصعود، بهوية المزود الذي سيؤمن كل قطاع من الخدمة.

8 . (أ) بالنسبة لنقل المسافرين لا يخضع الناقلون على السطح للأحكام التشريعية و التنظيمية التي تحكم النقل الجوي لدافع واحد هو أن النقل على السطح يقوم به ناقل جوي تحت شارته الخاصة. للناقلين على السطح حرية إبرام اتفاقيات التعاون؛ و يمكن أن يملى اختيار اتفاق خاص من طرف الناقلين على السطح على أساس مصالح المستهلكين و كذا الضغوطات التقنية و الاقتصادية و المجال والسعة؛

(ب) إضافة و بغض النظر عن جميع أحكام هذا الاتفاق ، يرخص للناقلين الجويين و الممولين غير المباشرين لخدمات النقل و للشحن للأطراف المتعاقدة و بدون قيود ، باستعمال، في إطار الخدمات الجوية الدولية، كل نقل على السطح من أجل الشحن من أو إلى كل نقطة بالمغرب و بالمجموعة الأوروبية أو بدولة ثالثة، بما في ذلك النقل من أو إلى كل مطار متوفر على تجهيزات جمركية و كذا، عند الاقتضاء، على الحق في نقل الشحن تحت الختم المرصص للجمارك، طبقاً للمقتضيات التشريعية و التنظيمية المطبقة . يخضع هذا الشحن سواء كان منقولاً عبر السطح أو عبر الجو لعمليات التسجيل و المنشآت الجمركية للمطارات. يمكن للناقلين أن يختاروا القيام بأنفسهم بالنقل على السطح، أو تكليف ناقلين على السطح آخرين بما فيهم ناقلين جويين آخرين أو مزودين غير مباشرين لخدمات نقل الشحن الجوي. يمكن أن تقدم بعض الخدمات المتعددة الوسائط "intermodaux" للشحن مقابل تعريفة جرافية وحيدة تغطي النقل جوا و على السطح، حتى لا يدفع المرسلون للوقود في الخطأ اعتباراً لطبيعة و إجراءات هذا النقل .

المادة 10

حقوق الجمارك

1 . إن الطائرات المستعملة في النقل الجوي الدولي من طرف ناقلين جويين لطرف متعاقد، تعفى من كافة القيود المفروضة عند الاستيراد، كما تعفى من تلك القيود أجهزة تلك الطائرات و كذلك معدات المعادة و الوقود الخاص بها و زيوت التشحيم و المعدات الفنية القابلة للاستهلاك و المعدات الأرضية و قطع الغيار (بما في ذلك المحركات) و مؤن الطائرات (و يشمل ذلك المواد الغذائية و المشروبات و المشروبات الكحولية و التبغ و المنتجات الأخرى الموجهة للبيع للركاب أو لاستهلاكهم بكميات محدودة أثناء الرحلة الجوية) و المواد الأخرى المخصصة لاستخدامها فيما يتصل باستغلال أو صيانة الطائرات المؤمنة لخدمة جوية دولية تكون معفاة عند و وصولها إلى إقليم الطرف الآخر المتعاقد، على أساس المعاملة بالمثل، من كل قيد على الاستيراد و من كل ضريبة على الملكية أو رأس المال، و تعفى من الرسوم الجمركية و الضريبة و ما يشابهها من رسوم و ضرائب (أ) تفرضها السلطات الوطنية أو المحلية أو المجموعة الأوروبية و (ب) لا تكون محسوبة على تكاليف الخدمات المقدمة، شريطة بقاء تلك المعدات و المؤن على متن الطائرات.

2 . باستثناء الإتاوات المحسوبة على أساس تكلفة الخدمات التي يتم تقديمها، فإنه كذلك يخضع للإعفاء من هذه الضرائب الحقوق و الرسوم و الإتاوات المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة على أساس المعاملة بالمثل:

(أ) إن مؤن الطائرات المستوردة أو المحصلة بكميات معقولة في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين و المحملة على طائرة مغادرة لناقل جوي للطرف المتعاقد الآخر يؤمن خدمة جوية دولية حتى لو كانت هذه المواد موجهة للاستهلاك على جزء من الرحلة التي تتم فوق هذا الإقليم؛

(ب) – المعدات الأرضية و قطع الغيار (بما في ذلك المحركات) التي يتم توريدها على إقليم أحد الطرفين المتعاقدين الموجهة لصيانة ولمراجعة أو لإصلاح طائرات ناقل جوي للطرف المتعاقد الآخر المستعملة في خدمة جوية دولية؛

(ج) – زيوت التشحيم و المواد الفنية القابلة للاستهلاك التي يتم استيرادها او الحصول عليها على إقليم أحد الطرفين المتعاقدين من اجل استعمالها على طائرات أحد الناقلين الجويين للطرف المتعاقد الآخر و التي تعمل في خدمة جوية دولية، حتى و لو كانت تلك المواد موجهة للاستعمال في الجزء من الرحلة الذي تقطعه الطائرة فوق هذا الإقليم؛

د – إن المطبوعات طبقا للقانون الجمركي لكل طرف متعاقد التي يتم استيرادها أو الحصول عليها في إقليم الطرف المتعاقد و تحميلها على الطائرة المغادرة لناقل جوي للطرف المتعاقد الآخر و التي تضمن خدمة جوية دولية، حتى و لو كانت تلك المواد موجهة للاستعمال على ذلك الجزء من الرحلة الذي تقطعه الطائرة فوق ذلك الإقليم ؛ و

(ذ) تجهيزات الأمن و السلامة المستعملة في المطارات أو أماكن الشحن؛

3 . لا يعفي هذا الاتفاق من الضرائب و الحقوق و الرسوم و الإتاوات المشابهة لتلك المشار إليها في الفقرة 1 ، الوقود المقدم للناقلين الجويين من قبل طرف متعاقد على إقليمه، عند وصول و مغادرة و تواجد طائرات ناقلين جويين لطرف متعاقد في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، يجب احترام الأحكام التشريعية و التنظيمية لهذا الأخير فيما يتعلق بالبيع و التزويد و استعمال وقود الطائرة من طرف الناقلين المذكورين.

4 يمكن أن يفرض وضع المعدات و المواد المشار إليها في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة تحت مراقبة وإشراف السلطات المختصة.

5 . تطبق الإعفاءات المنصوص عليها في هذه المادة عندما يبرم الناقلون الجويون لأحد الطرفين المتعاقدين مع ناقل جوي آخر، و الذي يتمتع بالإعفاءات المماثلة الممنوحة من الطرف المتعاقد الآخر، عقودا تتعلق باستعارة أو نقل العناصر المذكورة في الفقرتين (1) و (2) من هذه المادة على إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

6 . لا يمنع أي مقتضى من مقتضيات هذا الاتفاق طرفاً متعاقداً من فرض ضرائب و حقوق و رسوم و إتاوات على بيع مواد غير موجهة للاستهلاك على متن طائرة على جزء من الخدمة الجوية بين نقطتين موجودتين على ترابه الذي يرخص فيه بالإركاب و الإنزال.

المادة 11

إتاوات الاستخدام

1 . يلتزم كل طرف متعاقد بعدم فرض أو الترخيص بفرض إتاوات الاستخدام على الناقلين الجويين التابعين للطرف المتعاقد الآخر تفوق تلك المفروضة على ناقلية الجويين الذين يشغلون خدمات جوية دولية مشابهة.

2 . لا يمكن الزيادة في تكلفة أو خلق إتاوات استخدام جديدة إلا بعد إجراء مشاورات بين السلطات المختصة و الناقلين الجويين لكل طرف متعاقد. يجب إخبار المستعملين بإشعار سابق معقول عن كل الاقتراحات المتعلقة بتعديل إتاوات الاستعمال حتى يتمكنوا من التعبير عن آرائهم قبل بدء تنفيذ هذه التعديلات. يجب أيضاً على كل طرف متعاقد أن يشجع على تبادل كل المعلومات التي يمكن أن تكون ضرورية على نحو يسمح بتحليل دقيق لسندها الصحيح و تعليل و توزيع التكاليف باتفاق مع المبادئ المذكورة أعلاه.

المادة 12

التعريفات

يتم وضع تعريفات الخدمات الجوية المستغلة طبقاً لهذا الاتفاق، بحرية و بدون الخضوع للمصادقة. غير أن الإبلاغ بها يمكن أن يكون لازماً أحياناً على سبيل الإخبار. وتخضع التعريفات المطبقة في النقل الذي يتم في المجموعة الأوروبية لتشريع المجموعة.

المادة 13

الإدلاء بالإحصائيات

تزود السلطات المختصة لكلا الطرفين المتعاقدين، و ذلك بناء على طلب السلطات المختصة للطرف المتعاقد الآخر، بالمعلومات و الإحصائيات المتعلقة بحجم الحركة المنجزة من طرف ناقليهم الجويين المعينين لتشغيل الخدمات المعتمدة من و إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر و كما تم إعدادها من طرف الناقلين الجويين لسلطاتهم المختصة الوطنية. كل معطى إحصائي إضافي حول حجم الحركة و الذي يمكن للسلطات المختصة لطرف متعاقد أن تطلبه للسلطات المختصة للطرف المتعاقد الآخر تتم دراسته بطلب من أحد الأطراف المتعاقدة داخل اللجنة المختلطة.

الباب II

التعاون القانوني

المادة 14

السلامة الجوية

- 1 . تلتزم الأطراف المتعاقدة بأحكام تشريع المجموعة حول السلامة الجوية المشار إليها في الملحق 6- أ، حسب الشروط المبينة أدناه:
- 2 . تسهر الأطراف المتعاقدة على أن تكون طائرات طرف متعاقد مشكوك في عدم احترامها للمعايير الدولية المتعلقة بالسلامة الجوية المحددة طبقاً للمعاهدة و التي تحط في مطار مفتوح للحركة الجوية الدولية موجود بإقليم الطرف المتعاقد الآخر، مراقبة من طرف السلطات المختصة للطرف الآخر سواء من الداخل أو الخارج في فضاء الحركة، من أجل التأكد من صلاحية وثائق الطائرة و طاقمها و كذا المظهر الخارجي للطائرات و تجهيزاتها؛

3 . يمكن للأطراف المتعاقدة في أي وقت تقديم طلب المشاورات المتعلقة بمعايير السلامة المعمول بها من لدن الطرف المتعاقد الآخر؛

4 . لا يمكن أن يفسر أي مقتضى من هذا الاتفاق كقيد على حق السلطات المختصة لطرف متعاقد لكي تتخذ فوراً كل الإجراءات الملائمة عندما تكون لديها دوافع معقولة للتفكير في :
(أ) أن طائرة أو مادة أو استغلال خدمة لا تستجيب للمعايير الدنيا المحددة طبقاً للمعاهدة أو التشريع المشار إليه في الملحق 6 . أ ، حسب الحالة؛

(ب) أن طائرة أو مادة أو استغلال طائرة، على أساس التفتيش المشار إليه في الفقرة 2، يمكنها أن تكون قد أخلت بالمعايير الدنيا المحددة طبقاً للمعاهدة أو التشريع المشار إليه في الملحق 6.أ ، حسب الحالة ، أو

(ج) أن المعايير الدنيا المحددة طبقاً للمعاهدة أو التشريع المشار إليه في الملحق 6.أ، و حسب الحالة المطبقة على الطائرات و المواد و استغلال طائرة، لم يتم الإبقاء عليها سارية أو مطبقة بصفة صحيحة؛

5 . عندما تقرر السلطات المختصة لطرف متعاقد اتخاذ إجراءات بناء على أحكام الفقرة 4، تخير و بدون تأخير السلطات المختصة للطرف المتعاقد الآخر مع تعليل قرارها؛

6. عندما لا يتم التخلي عن الإجراءات المتخذة عند تطبيق الفقرة 4 و التي لم تعد معللة بإمكان الأطراف المتعاقدة إخبار اللجنة المختلطة.

المادة 15

أمن الطيران

1 . لكون ضمان سلامة الطائرات و مسافريها و أمتعتهم و طواقمها شرطاً مسبقاً و جوهرياً من أجل عملية الخدمات الجوية الدولية، فإن كل طرف متعاقد يؤكد التزامه اتجاه الطرف المتعاقد الآخر بضمن أمن الطيران المدني ضد الاستيلاء غير المشروع على الطائرات و كذا ضد الأعمال الأخرى

اللامشروعة كجزء لا يتجزأ من هذا الاتفاق (و بالخصوص الالتزامات المنبثقة عن أحكام الاتفاقية، الاتفاقية المتعلقة بالمخالفات و ببعض الأعمال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات، الموقع عليها في طوكيو بتاريخ 14 سبتمبر 1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقع عليها في لاهاي بتاريخ 16 ديسمبر 1970، واتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، الموقع عليها في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971 و بروتوكول قمع أعمال العنف المحرمة المرتكبة في مطارات الطيران المدني الدولي، الموقع عليها بمونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988 واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في مونتريال بتاريخ 1 مارس 1991) بمقدار ما تكون الأطراف المتعاقدة أطرافاً في هذه الاتفاقيات و كذلك الاتفاقيات الأخرى و البروتوكولات التي تهم أمن الطيران المدني و التي ينضم إليها الطرفان.

(2) يقدم الطرفان، بشكل متبادل، عند الطلب، كل المساعدة الضرورية لمنع أعمال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية و غير ذلك من الأعمال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطواقمها والمطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية، ولمنع أي تهديد آخر ضد أمن الطيران المدني.

(3) تلتزم الأطراف المتعاقدة وفي علاقاتهم المتبادلة، بالأحكام المتعلقة بسلامة الطيران الموضوعه من جانب منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة كملحق لاتفاقية الطيران المدني الدولي بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية على الأطراف التي تلزم مستغلي الطائرات المسجلة لديها أو مستغلي الطائرات الذين يكون مقر استغلالهم الأساسي أو محل إقامتهم الدائمة في إقليمهم، ومستغلي المطارات الموجودة في إقليمهم، بالالتزام بهذه الأحكام المتعلقة بأمن الطيران؛

(4) يسهر كل طرف متعاقد على أن تكون الإجراءات مطبقة فعلياً على إقليمه من أجل حماية الطائرات و ضمان التفيتش بالأشعة للمسافرين و الطواقم و الأمتعة اليدوية و كذلك القيام بمراقبة أمنية للأمتعة و الشحن و مؤن الطائرات قبل و أثناء الإركاب أو التحميل، كما يلتزم كل طرف بأن يحترم مستغلو الطائرات الأحكام المتعلقة بسلامة الطيران المذكورة في الفقرة 3 أعلاه و التي يقتضيها الطرف المتعاقد

الآخر من أجل الدخول و الخروج و الإقامة على إقليم هذا الطرف الآخر المتعاقد و يدرس كل طرف متعاقد بنظرة إيجابية كل طلب موجه له من الطرف المتعاقد الآخر من أجل اتخاذ إجراءات خاصة معقولة للسلامة لمواجهة تهديد معين.

5 (في حالة الاستيلاء غير المشروع أو تهديد بالاستيلاء اللامشروع على الطائرات المدنية، أو أي أعمال غير مشروعة أخرى ضد سلامة تلك الطائرات وركابها و طواقمها وكذلك ضد المطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية، تتعاون الأطراف المتعاقدة عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تستهدف الإسراع في إنهاء الواقعة أو التهديد بوقوعها بسرعة وأمان؛

6 . عندما يكون لطرف متعاقد دوافع معقولة للاعتقاد أن الطرف المتعاقد الآخر قد خالف أحكام هذا الاتفاق يمكنه أن يطلب إجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران المدني للطرف المتعاقد الآخر؛

7 . دون المساس بأحكام المادة 4 (إلغاء رخصة التشغيل) من هذا الاتفاق، فإن استحالة التوصل إلى اتفاق مرضي خلال 15 يوما ابتداء من تاريخ هذا الطلب، تشكل دافعا لرفض و إلغاء و تحديد أو إخضاع رخصة استغلال مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي لهذا الطرف المتعاقد لشروط؛

8 . عندما يتم تبرير ذلك بحالة استعجال يكون بإمكان طرف متعاقد أن يقوم بإجراء مؤقت قبل نهاية 15 يوما هذه؛

9 . يتم تعليق كل إجراء متخذ طبقا للفقرة 7 أعلاه، عندما تصبح عودة الطرف المتعاقد المخل لتنفيذ احكام هذه المادة ملاحظة فعليا.

المادة 16

تسيير الحركة الجوية

- 1 تلتزم الأطراف المتعاقدة بأحكام التشريع المشار إليه في الملحق 6. ب في الشروط المبينة لاحقا.
- 2 . تلتزم الأطراف المتعاقدة بضمان أعلى درجات التعاون في مجال تسيير حركة الطيران من أجل توسيع السماء الوحيدة الأوروبية إلى المغرب و تدعيم معايير السلامة الحالية و الفعالية الشاملة للمعايير

المنظمة للحركة الجوية العامة في أوروبا، و الرفع من السعة و التقليل إلى أقصى حد ممكن من التأخيرات.

3 من أجل تسهيل تطبيق التشريع المتعلق بالسماء الوحيدة الأوروبية فوق إقليميهما:

(أ) يتخذ المغرب الإجراءات الضرورية لملائمة السماء الوحيدة الأوروبية مع هيكله المؤسسية لتسيير الحركة الجوية، خصوصا بإنشاء منظمات وطنية للمراقبة المستقلة على الأقل على المستوى الوظيفي و لمقدمي خدمات تسيير الحركة الجوية، و

(ب) تشرك المجموعة الأوروبية المغرب في المبادرات العملية الملائمة، المتخذة في مجال خدمات الملاحة الجوية و المجال الجوي و في تداخل العمليات المرتبطة بالسماء الوحيدة الأوروبية خاصة بإشراك المغرب في أقرب وقت ممكن في تأسيس مجموعة مجالات جوية وظيفية أو بواسطة تعاون ملائم حول برنامج "سيزار" (SESAR).

المادة 17

حماية البيئة

1 . تلتزم الأطراف المتعاقدة بمقتضيات تشريع المجموعة المتعلق بالنقل الجوي المشار إليه في الملحق 6.ج.

2 . لا يوجد في هذا الاتفاق ما يمنع سلطات الطيران المختصة للأطراف المتعاقدة من فرض أي إجراء يعتبر ضروريا للوقاية أو لحل التأثير البيئي الناتج عن الخدمات الجوية الدولية المقدمة حسب هذا الاتفاق على أن لا يكون هناك تمييز على أساس الجنسية.

المادة 18

حماية المستهلكين

تلتزم الأطراف المتعاقدة بمقتضيات تشريع المجموعة المتعلقة بالنقل الجوي المشار إليه في الملحق 6. د.

المادة 19

الأنظمة المعلوماتية للحجز

تلتزم الأطراف المتعاقدة بأحكام مدونة السلوك لمنظمة الطيران المدني الدولي أو أحكام تشريع المجموعة المشار إليه في الملحق 6 ، ز.

المادة 20

جوانب اجتماعية

1 . تلتزم الأطراف المتعاقدة بمقتضيات تشريع المجموعة المتعلقة بالنقل الجوي المشار إليه في الملحق 6. ر.

III الباب

مقتضيات مؤسساتية

المادة 21

التأويل و التنفيذ

1 . تتخذ الأطراف المتعاقدة جميع الإجراءات العامة و الخاصة المتعلقة بضمان تنفيذ الالتزامات الناتجة عن هذا الاتفاق و الامتناع عن جميع الإجراءات التي من شأنها الإخلال بتحقيق هذه الأهداف.

2 . تعتبر كل دولة مسؤولة فوق إقليمها عن التنفيذ الصحيح لهذا الاتفاق و خصوصا أحكام الأنظمة و التوجيهات المتعلقة بالنقل الجوي المبينة في الملحق 6.

3 . يقدم كل طرف متعاقد إلى الطرف المتعاقد الآخر كل المعلومات و المساعدة الضرورية من أجل الأبحاث المتعلقة بالمخالفات المحتملة التي يقوم بها الطرف الآخر و ذلك في إطار الاختصاصات المشار إليها في هذا الاتفاق.

4 . عندما تتصرف الأطراف المتعاقدة، بناء على السلطات التي يمنحها لها هذا الاتفاق، في المجالات التي تشكل مصلحة للطرف المتعاقد الآخر و التي تتعلق بسلطات أو مؤسسات لهذا الطرف الآخر، يتم إبلاغ بصفة كاملة السلطات المختصة للطرف الآخر و لها إمكانية إبداء ملاحظات قبل أن يتخذ أي إجراء نهائي.

المادة 22

اللجنة المختلطة

1 . تشكل لجنة مكونة من ممثلي الأطراف المتعاقدة (المسماة فيما بعد " اللجنة المختلطة ") مكلفة بإدارة هذا الاتفاق و تطبيقه الصحيح , لهذا الغرض تضع التوصيات و تتخذ القرارات في الحالات المبينة في هذا الاتفاق .

2 . تتخذ قرارات اللجنة المختلطة باتفاق مشترك و تكون إلزامية بالنسبة للأطراف المتعاقدة. و يتم تطبيقها من طرف هؤلاء طبقاً لقواعدهم الخاصة؛

3 . تجتمع اللجنة المختلطة حسب الحاجة و على الأقل مرة واحدة في السنة. يمكن لكل طرف متعاقد أن يطلب الدعوة لعقد اجتماع اللجنة المختلطة؛

4 . يمكن أيضا لكل طرف متعاقد أن يطلب استدعاء اللجنة المختلطة لعقد اجتماع لإيجاد حل لجميع القضايا المتعلقة بتأويل أو تطبيق هذا الاتفاق. يجب عقد هذا الاجتماع في أقرب الآجال و في غضون شهرين بعد تاريخ التوصل بالطلب على أبعد تقدير، ما عدا إذا كان هناك اتفاق مخالف للأطراف المتعاقدة؛

- 5 . لغرض التطبيق الصحيح للاتفاق، تقوم الأطراف المتعاقدة بتبادل المعلومات كما تجري مشاورات على مستوى اللجنة المختلطة و ذلك بناء على طلب احدها؛
- 6 . تعتمد اللجنة المختلطة بقرار نظامها الداخلي؛
- 7 . إذا اعتبر أحد الأطراف المتعاقدة أن قرار اللجنة المختلطة غير مطبق بشكل صحيح من لدن الطرف المتعاقد الآخر، يمكنه أن يطلب بحث الموضوع من طرف اللجنة المختلطة، و إذا لم تتوصل اللجنة المختلطة إلى حل خلال شهرين بعد اللجوء إليها، يمكن للطرف المتعاقد الملتزم اتخاذ إجراءات الحماية المؤقتة المناسبة تطبيقاً للمادة 24 من هذا الاتفاق؛
- 8 . يجب أن تبين القرارات المتخذة من طرف اللجنة المختلطة تاريخ بدء تطبيقها من لدن الأطراف المتعاقدة، و كذا جميع المعلومات الأخرى التي تهم الفاعلين الاقتصاديين؛
- 9 . دون المساس بالفقرة 2 ، يمكن للأطراف المتعاقدة أن تتخذ إجراءات الحماية المؤقتة المناسبة تطبيقاً للمادة 24 من هذا الاتفاق إذا لم تتمكن اللجنة المختلطة من الحسم في موضوع استدعيت من أجله في أجل ستة أشهر؛
- 10 . تفحص اللجنة المختلطة القضايا المتعلقة بالاستثمارات الثنائية ذات الأثرية أو بالتغييرات التي تلحق بالمراقبة الفعلية للناقلين الجويين للأطراف المتعاقدة؛
- 11 . تقوم اللجنة المختلطة كذلك بتنمية التعاون في:
- (أ) تنمية التبادل بين الخبراء حول المبادرات الجديدة و التطورات التشريعية و التنظيمية الجديدة خاصة في مجال الأمن و السلامة و البيئة و البنية التحتية للمطارات (بما في ذلك مواعيد الرحلات) و حماية المستهلكين؛
- (ب) الفحص المنتظم للآثار الاجتماعية للاتفاق كما هو مطبق خاصة في مجال العمل و إيجاد أجوبة ملائمة للتساؤلات المشروعة ؛
- (ج) النظر في المجالات الممكنة إضافتها في الاتفاق و التوصية بإدخال تعديلات محتملة عليه.

المادة 23

تسوية الخلافات و التحكيم

1 . يمكن لكل طرف متعاقد أن يلجأ إلى اللجنة المختلطة من أجل الحسم في كل خلاف متعلق بتطبيق أو تفسير هذا الاتفاق لم تتم تسويته طبقاً للمادة 22 و لأغراض هذه المادة يتدخل مجلس الشراكة المؤسس بناء على اتفاق الشراكة كلجنة مختلطة.

2 . يمكن أن تسوي اللجنة المختلطة النزاع بقرار.

3 . تحدد الأطراف المتعاقدة الإجراءات الضرورية لتطبيق القرارات المبينة في الفقرة 2.

4 . إذا لم تتوصل الأطراف المتعاقدة لتسوية النزاع طبقاً لمقتضيات الفقرة 2، فيمكن عرضه بطلب من أحد الأطراف المتعاقدة على محكمة التحكيم المكونة من ثلاث حكام بناء على المسطرة المبينة أدناه:

(أ) يعين كل واحد من الأطراف المتعاقدة حكماً في غضون 60 يوماً ابتداءً من تاريخ التوصل بإشعار طلب التحكيم من طرف المحكمة التحكيمية المرسل بالطرق الدبلوماسية من الطرف المتعاقد الآخر. يجب أن يعين الحكم الثالث من طرف الحكّمين الآخرين خلال أجل 60 يوماً إضافية. إذا لم يعين أحد الأطراف المتعاقدة الحكم خلال المدة المحددة أو إذا لم يعين الحكم الثالث خلال الأجل المحددة يمكن أن يطلب كل طرف متعاقد من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين حكم أو حكام حسب الحالة؛

(ب) سيكون الحكم الثالث المعين طبقاً للفقرة (أ) أحد رعايا دولة ثالثة و سيتصرف كرئيس محكمة التحكيم؛

(ج) تحدد محكمة التحكيم قانونها الداخلي؛

(د) تتحمل الأطراف المتعاقدة بشكل متساو مصاريف التحكيم الأولية مع مراعاة القرار النهائي لمحكمة التحكيم،

5 . تلتزم الأطراف المتعاقدة بكل قرار مؤقت أو قرار نهائي لمحكمة التحكيم؛

6 . إذا لم يلتزم أحد الأطراف المتعاقدة بقرار محكمة التحكيم المتخذ طبقاً لهذه المادة خلال 30 يوماً ابتداءً من تاريخ الإشعار به، يمكن للطرف المتعاقد الآخر، وخلال كل المدة التي يستمر فيها هذا الإخلال، الحد و تعليق و إلغاء الحقوق أو الامتيازات التي منحها طبقاً لهذا الاتفاق للطرف المتعاقد المخل.

المادة 24

إجراءات وقائية

- 1 . تتخذ الأطراف المتعاقدة كل الإجراءات العامة أو الخاصة الضرورية لإتمام التزاماتها طبقاً لهذا الاتفاق و تسهر على تحقيق الأهداف المسطرة لهذا الاتفاق؛
- 2 . إذا اعتبر أحد الأطراف المتعاقدة أن الطرف الآخر لم يف بالالتزامات التي يفرضها عليه هذا الاتفاق، يمكنه أن يتخذ الإجراءات المناسبة. تحد الإجراءات الوقائية بالنسبة لمجال تطبيقها و مدتها، في ما هو ضروري من أجل معالجة الوضعية أو إعادة توازن هذا الاتفاق. تعطى الأولوية في ذلك إلى الإجراءات التي تعرقل أقل ما يمكن مسار هذا الاتفاق؛
- 3 . عندما يعتزم طرف متعاقد اتخاذ إجراءات وقائية، يخبر الطرف المتعاقد الطرف المتعاقد الآخر عبر اللجنة المختلطة و يقدم كل المعلومات المفيدة؛
- 4 . تتشاور الأطراف المتعاقدة فوراً في إطار اللجنة المختلطة و ذلك بهدف إيجاد حل مقبول من قبل الأطراف.
- 5 . دون المساس بالمادة 3 الفقرة (د) ، المادة 4 الفقرة (د) ، المادة 14 و المادة 15 ، لا يمكن للطرف المتعاقد المعني اتخاذ الإجراءات الوقائية قبل انتهاء أجل شهر ابتداءً من تاريخ الإخبار المحدد في الفقرة 3، ما عدا إذا كانت مسطرة التشاور المبينة في الفقرة 4 لم تكتمل قبل انقضاء الأجل المذكور؛
- 6 . يخطر الطرف المتعاقد المعني اللجنة المختلطة بدون تأخير بالإجراءات التي اتخذها كما يزودها بجميع المعلومات المفيدة؛
- 7 . بمجرد تقييد الطرف المتعاقد المخل بأحكام هذا الاتفاق، يعلق كل إجراء متخذ طبقاً لهذه المادة.

المادة 25

التغطية الجغرافية للاتفاق

إن الأطراف المتعاقدة و باعترافها بالطبيعة الثنائية لهذا الاتفاق، فإنها تسجل اندراجه في إطار الشراكة الأورو-متوسطية كما وردت في إعلان برشلونة ل 28 نونبر 1995. و تلتزم الأطراف المتعاقدة بإجراء حوار مستمر يرمي إلى ضمان انسجام هذا الاتفاق مع مسلسل برشلونة و خاصة في ما يتعلق بإمكانية منح تعديلات متبادلة من أجل الأخذ بعين الاعتبار اتفاقات جوية مماثلة.

المادة 26

العلاقات مع اتفاقيات أخرى

1 . ترحب أحكام هذا الاتفاق على أحكام الاتفاقيات الثنائية المبرمة بين المغرب و الدول الأعضاء. غير أن حقوق الحركة الموجودة و المنبثقة عن هذه الاتفاقيات الثنائية و التي لا تدخل ضمن مجال هذا الاتفاق يمكن أن تستمر ممارستها دون أن يكون هناك تمييز بين الدول الأعضاء للمجموعة الأوروبية و رعاياهم؛

2 . إذا أصبحت الأطراف المتعاقدة أطرافاً في اتفاق جماعي أو طبقت قراراً لمنظمة الطيران المدني الدولي أو كل منظمة دولية أخرى التي تعالج مجالات تدخل في نطاق هذا الاتفاق، فإنها تتشاور داخل اللجنة المختصة قصد تحديد ما إذا كان يجب تعديل الاتفاق على ضوء هذه الوضعية؛

3 . لا يمس هذا الاتفاق بالقرارات المتخذة من لدن الطرفين المتعاقدين لتطبيق التوصيات المحتملة المستقبلية لمنظمة الطيران المدني الدولي. لا يمكن للأطراف المتعاقدة أن تجعل مقتضيات هذا الاتفاق ذريعة للاعتراض عن دراسة سياسات بديلة داخل منظمة الطيران المدني الدولي تكون لها علاقة بجوانب يغطيها هذا الاتفاق.

المادة 27

التعديلات

1 . إذا رغب طرف متعاقد في مراجعة أحكام هذا الاتفاق، فإنه يخبر اللجنة المختلطة بذلك. تسري

التعديلات المتفق عليها لهذا الاتفاق بعد إتمام الإجراءات الداخلية الخاصة بكل طرف متعاقد؛

2 . يمكن للجنة المختلطة أن تقرر باقتراح من طرف متعاقد و طبقاً لهذه المادة، تعديل ملحقات هذا

الاتفاق؛

3 . لا يمس هذا الاتفاق بحق كل طرف متعاقد في الإقرار من جانب واحد قوانين جديدة أو تعديل تشريعه

الحالي المتعلق بالنقل الجوي أو بمجال ملحق مبين في الملحق 6 و ذلك في إطار احترام مبدأ عدم التمييز

و انسجاماً مع أحكام هذا الاتفاق؛

4 . بمجرد إقرار مقتضى تشريعي جديد من قبل أحد الأطراف المتعاقدة ، فإن هذا الأخير يخبر و

يتشاور مع الطرف المتعاقد الآخر بشكل دقيق قدر الإمكان. و بطلب من أحد الأطراف المتعاقدة، يمكن أن

تعمل اللجنة المختلطة على تبادل الآراء بصفة تمهيدية؛

5 . بمجرد أن يقوم طرف متعاقد بإقرار قوانين جديدة أو تعديل تشريعه الحالي المتعلق بالنقل الجوي أو

بمجال ملحق مبين في الملحق 6 ، فإنه يخبر الطرف المتعاقد الآخر بذلك ثلاثين يوماً (30) بعد الإقرار

أو التعديل على أبعد تقدير. و بطلب من أحد الأطراف، تقوم اللجنة المختلطة خلال أجل ستين يوماً (60)

بتبادل وجهات النظر حول انعكاسات هذا الإقرار أو التعديل من أجل السير الجيد لهذا الاتفاق؛

6 . اللجنة المختلطة:

(أ) تعتمد قراراً حول مراجعة الملحق 6 من هذا الاتفاق لغرض إدماج، حسب الحاجة، التعديلات

المدخلة على التشريع المعني و ذلك على أساس المعاملة بالمثل،

(ب) تعتمد قراراً تنص من خلاله على أن التشريع الجديد أو التعديل المعني يعتبران مطابقان لهذا

الاتفاق أو

(ج) تحدد كل إجراء آخر قابل للإقرار خلال مدة معقولة يهدف إلى ضمان السير الجيد لهذا

الاتفاق.

المادة 28

الإلغاء

- 1 . يبرم هذا الاتفاق لمدة غير محددة؛
- 2 . يجوز لأي طرف متعاقد أن يخطر في أي وقت ممكن كتابة و بالطرق الدبلوماسية الطرف المتعاقد الآخر بقراره بإنهاء هذا الاتفاق. يتم إبلاغ هذا الإشعار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي. ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد مرور 12 شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد للإشعار، ما لم يتم سحب قرار الإنهاء قبل نهاية هذه المدة؛
- 3 . ينتهي مفعول هذا الاتفاق أو يعلق عندما ينتهي مفعول اتفاق الشراكة أو يعلق على التوالي.

المادة 29

الإيداع لدى منظمة الطيران المدني الدولي

يودع هذا الاتفاق وكذا جميع تعديلاته لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة 30

الدخول حيز التنفيذ

- 1 . يطبق هذا الاتفاق بصفة مؤقتة ، تمشيا مع قوانين الأطراف المتعاقدة، ابتداء من تاريخ توقيعه.
- 2 . يدخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ بعد شهر من تاريخ آخر مذكرة دبلوماسية يتم تبادلها بين الأطراف لأجل تأكيد استكمال كافة الإجراءات الضرورية لدخول الاتفاق حيز التنفيذ. و لغرض تبادل هذه المذكرات، يسلم المغرب إلى الكتابة العامة لمجلس الإتحاد الأوروبي مذكرته الدبلوماسية الموجهة

إلى المجموعة الأوروبية و إلى دولها الأعضاء، كما تسلم الكتابة العامة لمجلس الإتحاد الأوروبي إلى المغرب المذكرة الدبلوماسية للمجموعة الأوروبية و لدولها الأعضاء. تتضمن المذكرة الدبلوماسية للمجموعة الأوروبية و لدولها الأعضاء معلومات لكل دولة عضو تؤكد، فيما يتعلق بها، استكمال إجراءاتها الضرورية لدخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ.

و إثباتا لذلك وقع المفوضون المخول لهم قانونا على هذا الاتفاق .

حرر في بروكسيل بتاريخ 12 دجنبر 2006 في نظيرين باللغة الألمانية، الانجليزية، الدانماركية، الإسبانية، الاستونية، الفنلندية، الفرنسية، اليونانية، الهنغارية، الإيطالية، الليتوانية، اللبوتوانية، المالطية، الهولندية، البولونية، البرتغالية، الصلوفاكية، الصلوفينية، السويدية، التشيكية و العربية، و لكل نص نفس الحجية.

الملحق 1

الخدمات المعتمدة و الطرق المحددة

- 1 . يخضع هذا الملحق للأحكام الانتقالية المحددة في الملحق 4 من هذا الاتفاق .
- 2 . يمنح كل طرف متعاقد الناقلين الجويين للطرف المتعاقد الآخر، حق استغلال الخدمات الجوية على الطرق المحددة أدناه:
 - أ) بالنسبة لناقلي المجموعة الأوروبية:

نقط في المجموعة الأوروبية – نقطة أو عدة نقط في المغرب – نقط ما وراء؛
 - ب) بالنسبة للناقلين المغاربة:

نقط في المغرب – نقطة أو عدة نقط في المجموعة الأوروبية،
- 3 . يرخص لناقلي المغرب باستغلال الحقوق المبينة في المادة 2 من هذا الاتفاق بين أكثر من نقطة موجودة في إقليم المجموعة شريطة أن تبتدى هذه الرحلات أو تنتهي في إقليم المغرب.

يرخص لناقلي المجموعة الأوروبية باستغلال الحقوق المبينة في المادة 2 من هذا الاتفاق بين المغرب و النقط الموجودة ما وراء، شريطة أن تبتدى هذه الرحلات أو تنتهي في إقليم المجموعة و إذا تعلق الأمر بخدمات المسافرين فإن هذه النقط تكون في الدول التي تطبق عليها سياسة الجوار الأوروبية.

يرخص لناقلي المجموعة الأوروبية بالنسبة للخدمات من / نحو المغرب، لاستغلال أكثر من نقطة على نفس الخدمة (Coterminalisation) و باستغلال حقوق stop – over التوقف التقني بين هذه النقط.

إن الدول المعنية بسياسة الجوار الأوروبية هي: الجزائر و أرمينيا و السلطة الوطنية الفلسطينية و ازربدجان و البلاروس و مصر و جورجيا و إسرائيل و الأردن و لبنان و ليبيا و مولدا فيا و المغرب و سوريا و تونس و اكرانيا. يمكن أن تستغل النقط الموجودة في هذه الدول كنقط وسطية .

4 . يمكن أن تستغل الطرق المحددة في كلا الاتجاهين. و يمكن لكل نقطة، نقطة وسطية أو نقط ما وراء الطرق المحددة و فقا لتقدير كل مؤسسة نقل جوي أن تحذف من كل أو بعض الرحلات شريطة أن تبتدى أو تنتهي في إقليم المغرب بالنسبة للناقلين المغاربة، أو في إقليم دولة عضو في المجموعة الأوروبية لناقلي المجموعة ؛

5 . يرخص كل طرف متعاقد لكل ناقل جوي بتحديد عدد الرحلات و حمولة الخدمة الجوية الدولية التي يأمل في تقديمها على أساس الخصوصيات التجارية للسوق. طبقا لهذا الحق لا يفرض أي من الطرفين المتعاقدين و بشكل انفرادي قيودا على حجم الحركة و عدد الرحلات و انتظام الخدمة، أو على نوع أو أنواع الطائرات المستغلة من طرف ناقلي الطرف المتعاقد الآخر، ما عدا إذا كانت هناك اسباب جمركية، تقنية، تشغيلية، بيئية أو لحماية الصحة؛

6. يكون لكل ناقل جوي يؤمن خدمة جوية دولية حرا في تغيير نوع الطائرة التي يستعمل في أية نقطة من الطرق المحددة؛

7 . إن استنجاز ناقل جوي مغربي لطائرة مع طاقمها من شركة لبلد ثالث للأطراف، أو من طرف ناقل من المجموعة لطائرة من شركة جوية لبلد ثالث غير تلك المذكورة في الملحق 5 من أجل استغلال الحقوق المنصوص عليها في هذا الاتفاق، يجب أن يبقى استثنائيا أو يستجيب للحاجيات المؤقتة. و يخضع إلى موافقة مسبقة من السلطة التي منحت الرخصة لهذا الناقل و إلى السلطة المختصة للطرف المتعاقد الآخر.

الملحق 2

الاتفاقيات الثنائية المبرمة بين المغرب و الدول الأعضاء في المجموعة الأوروبية

يرجح هذا الاتفاق على اتفاقيات النقل الجوي الثنائية التالية المبرمة بين المغرب و الدول الأعضاء و ذلك بناء على أحكام مادته 25 :

- اتفاق بين حكومة مملكة بلجيكا و حكومة صاحب الجلالة ملك المغرب بشأن النقل الجوي الموقع بالرباط بتاريخ 20 يناير 1958 ؛
المتتم بتبادل المذكرات بتاريخ 20 يناير 1958؛
المعدل آخر مرة بمذكرة التفاهم بالرباط بتاريخ 11 يونيو 2002 ؛
- اتفاق بين الجمهورية الاشتراكية التشيكوسلوفاكية و المملكة المغربية بشأن النقل الجوي الموقع بالرباط بتاريخ 8 مايو 1961، و الذي أصدرت الجمهورية التشيكية من خلاله إعلان خلافة ؛
- اتفاق بين حكومة مملكة الدانمارك و حكومة المملكة المغربية المتعلق بالخدمات الجوية الموقع بالرباط بتاريخ 14 نونبر 1977 ؛
المتتم بتبادل المذكرات بتاريخ 14 نونبر 1977؛
- اتفاق بين الجمهورية الفدرالية الألمانية و المملكة المغربية بشأن النقل الجوي الموقع ببون بتاريخ 12 أكتوبر 1961؛
- اتفاق بين حكومة الجمهورية اليونانية و حكومة المملكة المغربية بشأن النقل الجوي الموقع بالرباط بتاريخ 10 مايو 1999؛
تم قراءته بشكل مشترك مع مذكرة التفاهم الموقعة بأثينا بتاريخ 6 أكتوبر 1998؛

- اتفاق بين حكومة إسبانيا و حكومة المملكة المغربية بشأن النقل الجوي الموقع بمدريد بتاريخ 7 يوليو 1970؛
- المتتم آخر مرة بتبادل للرسائل بتاريخ 12 غشت و 25 غشت 2003؛
- اتفاق بين حكومة الجمهورية الفرنسية و حكومة صاحب الجلالة ملك المغرب بشأن النقل الجوي الموقع بالرباط بتاريخ 25 أكتوبر 1957؛
- المعدل ب:
- تبادل للرسائل بتاريخ 22 مارس 1961؛
- محضر اجتماع 2 و 5 دجنبر 1968؛
- محضر المشاورات المغربية الفرنسية بشأن الطيران بتاريخ 17 – 18 مايو 1976؛
- محضر المشاورات المغربية الفرنسية بشأن الطيران بتاريخ 15 مارس 1977؛
- محضر المشاورات المغربية الفرنسية بشأن الطيران بتاريخ 22 – 23 مارس 1984؛
- و تبادل للرسائل بتاريخ 14 مارس 1984؛
- اتفاق بين حكومة جمهورية إيطاليا و حكومة صاحب الجلالة ملك المغرب بشأن النقل الجوي الموقع بروما بتاريخ 8 يوليو 1967؛
- المعدل بمذكرة التفاهم الموقعة بروما بتاريخ 13 يوليو 2000؛
- المعدل آخر مرة بتبادل المذكرات بتاريخ 17 أكتوبر 2001 و 3 يناير 2002؛
- اتفاق بين حكومة جمهورية ليتونيا و حكومة المملكة المغربية بشأن النقل الجوي الموقع بفرسوفيا بتاريخ 19 ماي 1999؛
- اتفاق بين حكومة الدوقية الكبرى للكسمبورغ و حكومة صاحب الجلالة ملك المغرب بشأن النقل الجوي الموقع ببون بتاريخ 5 يوليو 1961؛
- اتفاق بين جمهورية هنغاريا الشعبية و المملكة المغربية بشأن النقل الجوي الموقع بالرباط بتاريخ 21 مارس 1967؛

- اتفاق بين حكومة جمهورية مالطا و حكومة صاحبة الجلالة ملك المغرب بشأن النقل الجوي الموقع بالرباط بتاريخ 26 ماي 1983؛
- اتفاق بين حكومة صاحبة الجلالة ملكة الأراضي المنخفضة و حكومة صاحبة الجلالة ملك المغرب بشأن النقل الجوي الموقع بالرباط بتاريخ 20 مايو 1959؛
- اتفاق بين الحكومة الفدرالية للنمسا و حكومة المملكة المغربية بشأن النقل الجوي الموقع بالرباط بتاريخ 27 فبراير 2002؛
- اتفاق بين حكومة الجمهورية الشعبية لبولونيا و حكومة المملكة المغربية بشأن النقل الجوي الموقع بالرباط بتاريخ 29 نونبر 1969؛
- اتفاق بين حكومة البرتغال و حكومة المملكة المغربية بشأن النقل الجوي الموقع بالرباط بتاريخ 3 أبريل 1958؛
المتتم بمحضر اجتماع بلشبونة بتاريخ 19 دجنبر 1975؛
المتتم لآخر مرة بالمحضر الموقع بلشبونة بتاريخ 17 نونبر 2003؛
- اتفاق بين حكومة مملكة السويد و حكومة المملكة المغربية بشأن النقل الجوي الموقع بالرباط بتاريخ 14 نونبر 1977؛
المتتم بتبادل المذكرات بتاريخ 14 نونبر 1977؛
- اتفاق بين حكومة المملكة المتحدة لبريطانيا العظمى و شمال أيرلندا و حكومة المملكة المغربية بشأن الخدمات الجوية الموقع بلندن بتاريخ 22 أكتوبر 1965؛
المعدل بتبادل للمذكرات بتاريخ 10 و 14 أكتوبر 1968؛
المعدل بمحضر اجتماع بلندن بتاريخ 14 مارس 1997؛
المعدل بمحضر اجتماع بالرباط بتاريخ 17 أكتوبر 1997؛

اتفاقات تتعلق بالخدمات الجوية و التسويات الأخرى الموقع عليها بالأحرف الأولى أو الموقعة بين المملكة المغربية و الدول الأعضاء في المجموعة الأوروبية و التي، إلى غاية التوقيع على هذا الاتفاق، لم تدخل بعد حيز التنفيذ و ليست موضوع تطبيق مؤقت؛

• اتفاق بين حكومة مملكة الأراضي المنخفضة و حكومة المملكة المغربية بشأن الخدمات الجوية

كما هو مرفق على شكل الملحق 1 بمذكرة التفاهم الموقعة بلاهاي بتاريخ 20 يونيو 2001.

الملحق 3

رخص التشغيل و الرخص التقنية: السلطات المختصة

1 . المجموعة الأوروبية

ألمانيا

Luftfahrt- Bundesamt

الوزارة الفدرالية للنقل و البناء و الشؤون الحضرية

النمسا

إدارة الطيران المدني

الوزارة الفدرالية للنقل و الاكتشاف و التكنولوجيا

بلجيكا

المديرية العامة للنقل الجوي

المصلحة العامة الفدرالية للحركية و النقل

قبرص

قطاع الطيران المدني

وزارة الاتصال و الأشغال العمومية

الدنمارك

إدارة الطيران المدني

اسبانيا

الإدارة العامة للطيران المدني

وزارة الأشغال العمومية

استونيا

إدارة الطيران المدني

فَلندا

سلطة الطيران المدني

فرنسا

الإدارة العامة للطيران المدني (DGAC)

جمهورية اليونان

مديرية الطيران المدني

وزارة النقل و الاتصالات

هنغاريا

الإدارة العامة للطيران المدني

وزارة الاقتصاد و النقل

ايرلندا

الإدارة العامة للطيران المدني

وزارة النقل

ايطاليا

سلطة الطيران المدني الإيطالية (ENAC)

ليتونيا

إدارة الطيران المدني

وزارة النقل

لتوانيا

إدارة الطيران المدني

اللکسمبورغ

مديرية الطيران المدني

مالطا

قطاع الطيران المدني

الأراضي المنخفضة

وزارة النقل و الأشغال العمومية و تدبير الماء

المديرية العامة للنقل و الطيران

المفتشية العامة للنقل و تدبير المياه

بولونيا

مكتب الطيران المدني

البرتغال

المعهد الوطني للطيران المدني (INAC)

وزارة التجهيز و التخطيط و إدارة التراب

جمهورية التشيك

قطاع الطيران المدني

وزارة النقل

المديرية العامة للطيران المدني

المملكة المتحدة

المديرية العامة للطيران المدني

قطاع النقل (DFT)

سلوفاكيا

المديرية العامة للطيران المدني

وزارة النقل و البريد والاتصالات

سلوفينيا

مكتب الطيران المدني

وزارة النقل

السويد

المديرية العامة للطيران المدني

2 . المملكة المغربية

مديرية الطيران المدني

وزارة التجهيز و النقل

الملحق 4

مقتضيات انتقالية

1 . إن التفعيل و التطبيق من طرف الجانب المغربي لكل المقتضيات التشريعية للمجموعة و المتعلقة بالنقل الجوي المبينة في الملحق 6، سيكون موضوع تقييم ينجز تحت مسؤولية المجموعة الأوروبية و الذي يجب التصديق عليه من طرف اللجنة المختلطة. يجب إعتقاد قرار اللجنة المختلطة في أجل أقصاه سنتين ابتداء من دخول الاتفاق حيز التنفيذ.

2 . إلى غاية اعتماد هذا القرار، فإن الخدمات المعتمدة و الطرق المحددة في الملحق 1 لا تضم حق الناقلين الجويين للمجموعة الأوروبية في نقل الركاب أو الشحن على إقليم المغرب في اتجاه نقطة موجودة ماوراء و العكس، و لا الحق بالنسبة للناقلين المغاربة بنقل الركاب أو الشحن بنقطة في المجموعة الأوروبية في اتجاه نقطة أخرى بالمجموعة الأوروبية و العكس، غير أنه يمكن الاستمرار في ممارسة حق الحرية الخامسة الممنوحة بموجب إحدى الاتفاقيات الثنائية بين المغرب و الدول الأعضاء في المجموعة الأوروبية المذكورة في الملحق 2 على أن لا يكون هناك تمييز على أساس الجنسية.

الملحق 5

الدول المشار إليها في المواد 3 و 4 من هذا الاتفاق

- 1 . جمهورية أيسلندا (في إطار اتفاق حول المجال الاقتصادي الأوروبي)؛
- 2 . إمارة ليشتنشتاين(في إطار اتفاق حول المجال الاقتصادي الأوروبي)؛
- 3 . مملكة النرويج (في إطار اتفاق حول المجال الاقتصادي الأوروبي)؛
- 4 . كونفدرالية سويسرا (في إطار الاتفاق بين المجموعة الأوروبية و كونفدرالية سويسرا في مجال النقل الجوي).

الملحق 6

القواعد القابلة للتطبيق في مجال الطيران المدني

تطبق "المقتضيات القابلة للتطبيق" للإجراءات التالية طبقاً للاتفاق ماعدا إذا كان هناك مقتضى مخالف لهذا الملحق أو للملحق 4 المتعلق بالمقتضيات الانتقالية . تكون التعديلات المحتملة لكل من هذه الإجراءات، عند الإقتضاء، مبينة فيما بعد :

أ. السلامة الجوية

ملاحظة : تدرس لاحقا الشكليات المحددة لمشاركة المغرب بصفة ملاحظ في الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران (AESA)

رقم 91/3922

نظام (CEE) رقم 91/3922 للمجلس المؤرخ في 16 / 12 / 91 المتعلق بمطابقة القوانين التقنية و المساطر الإدارية في مجال الطيران المدني.
المعدل ب:

- نظام (CE) رقم 96 / 2176 للجنة المؤرخ في 13/11/1996 المتعلق بملائمة نظام (CEE) رقم 91/3922 للمجلس مع التطور العلمي والتقني.

- نظام (CE) رقم 1069 / 1999 للجنة المؤرخ في 25 ماي 1999 ، المتعلق بملائمة نظام (CEE) رقم 91 / 3921 للمجلس مع التطور العلمي والتقني.

- نظام (CE) رقم 2000 / 2871 للجنة المؤرخ في 28 / 12 / 2000 حول ملائمة نظام (CEE) رقم 91/3922 للمجلس المتعلق بملائمة القواعد التقنية والمساطر الإدارية في مجال الطيران المدني مع التقدم العلمي والتقني.

- نظام (CE) رقم 1592 / 2002 للبرلمان الأوروبي و المجلس المؤرخ في 15 يوليوز 2002 والمتعلق بالقواعد المشتركة في مجال الطيران المدني و المؤسس لوكالة أوروبية للسلامة الجوية. المقتضيات القابلة للتطبيق: (المواد من 1 إلى 10 و من 12 إلى 13 باستثناء المادة 4 الفقرة 1 و المادة 8 الفقرة 2، الجملة الثانية، الملحق I، II و III) لغاية تطبيق المادة 12، تعوض عبارة "الدول الأعضاء" بعبارة "الدول الأعضاء في المجموعة الأوروبية".

رقم 94/56/CE

توجيه رقم 94/56/CE للمجلس المؤرخ في 21 نونبر 1994 ، الذي يضع المبادئ الأساسية التي تحكم التحقيقات حول الحوادث و العوارض في مجال الطيران المدني . المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 12)

رقم 1592 / 2002

نظام (CE) رقم 1592 / 2002 للبرلمان الأوروبي و المجلس المؤرخ في 15 / 7 / 2002 المتعلق بالمساطر المشتركة في مجال الطيران المدني و المؤسس لوكالة أوروبية للسلامة الجوية. المعدل ب:

- نظام (CE) رقم 1643 / 2003 للبرلمان الأوروبي وللمجلس المؤرخ في 22 / 7 / 2003 المعدل لنظام (CE) رقم 1592 / 2002 المتعلق بالمساطر المشتركة في مجال الطيران المدني و المؤسس لوكالة أوروبية للسلامة الجوية.

- نظام (CE) رقم 1701 / 2003 للجنة المؤرخ في 24 / 9 / 2003 المعدل للمادة 6 لنظام (CE) رقم 1592 / 2002 .

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 57، الملحقين I و II)

رقم 42 / 2003

توجيه رقم CE / 42 / 2003 للبرلمان الأوروبي و المجلس المؤرخ في 13 يونيو 2003 والمتعلق
بمحاضر الوقائع في مجال الطيران المدني.

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 11، الملحقين I و II)

رقم 1702 / 2003

- نظام (CE) رقم 2003/1702 للجنة المؤرخ في 24 شتبر 2003 الذي يضع قواعد التطبيق من
أجل المصادقة على صلاحية الملاحة و المحيط المرتبط بالطائرات و المواد و الأجزاء و التجهيزات
الملحقة ، وأيضا المصادقة على هيئات التصميم و الإنتاج.

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 4، الملحق)

رقم 2042 / 2003

نظام (CE) رقم 2003 /2042 للجنة المؤرخ في 20 نونبر 2003 المتعلق بالإبقاء على صلاحية
الملاحة للطائرات و المواد و الأجزاء و تجهيزات الطيران و المتعلق بالترخيص للهيئات و
المستخدمين المشاركين في هذه الوظائف.

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 6، الملحقات من I إلى IV)

رقم 104 / 2004

نظام (CE) رقم 2004 /104 للجنة المؤرخ في 22 يناير 2004 المحدد للقوانين المتعلقة بتنظيم و
تكوين غرفة الاستئناف لدى الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية.

المقتضيات القابلة للتطبيق (من المواد 1 إلى 7، الملحق)

ب . تسيير الحركة الجوية**رقم 65 / 93**

توجيه رقم 93/65/CEE للمجلس المؤرخ في 19 يوليو 1993 والمتعلق بتحديد و استعمال
الخصوصيات التقنية المتلائمة لاقتناء التجهيزات والأنظمة من أجل تسيير الحركة الجوية.

المعدل ب:

توجيه رقم 97 /15/CE للجنة المؤرخ في 25 مارس 1997 والمتعلق باعتماد معايير الأوروكنترول وتعديل توجيه رقم 93/65/CEE للمجلس ، المتعلق بتحديد واستعمال الخصوصيات التقنية المتلائمة لاقتناء التجهيزات والأنظمة لتسيير الحركة الجوية، المعدل بنظام (CE) رقم 2000 /2082 للجنة المؤرخ في 6 شتنبر 2000 المتعلق باعتماد معايير الأوروكنترول و تعديل توجيه رقم 15/ CEE / 97 المتعلق باعتماد معايير الأوروكنترول و تعديل التوجيه رقم 93 / 65/ CEE المعدل بنظام (CE) رقم 2002/ 980 للجنة المؤرخ في 4 يونيه 2002 المعدل لنظام (CE) رقم 2000 /2082 المتعلق باعتماد معايير الأوروكنترول.

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 9، الملحقين I وII)

إن الإحالة إلى التوجيه رقم 93/65 EEC للمجلس يجب أن تحذف في 20 أكتوبر 2005.

رقم 2000/2082

نظام (CE) رقم 2000/2082 للجنة المؤرخ في 6 شتنبر 2000 المتعلق باعتماد معايير الأوروكنترول و تعديل التوجيه رقم 97/15/CE والمتعلق باعتماد معايير الأوروكنترول وتعديل التوجيه رقم 93/65/ CEE

المعدل ب:

نظام (CE) رقم 2002/980 للجنة المؤرخ في 4 يونيو 2002 المعدل لنظام (CE) رقم 2000/2082 المتعلق باعتماد معايير الأوروكنترول.

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 3، الملاحق I إلى III)

رقم 2004/549

نظام (CE) رقم 2004/549 للبرلمان الأوروبي والمجلس المؤرخ في 10 مارس 2004، المحدد لإطار انجاز السماء الأوروبية الوحيدة (" النظام - إطار").

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 4، المادة 6 والمواد من 9 إلى 14

رقم 2004 /550

نظام (CE) رقم 2004/550 للبرلمان الأوروبي والمجلس المؤرخ في 10 مارس 2004 المتعلق بالتزويد بخدمات الملاحة الجوية في السماء الأوروبية الوحيدة (نظام التزويد بالخدمات).

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 19)

رقم 2004/551

نظام (CE) رقم 2004/551 للبرلمان الأوروبي والمجلس المؤرخ في 10 مارس 2004 المتعلق بتنظيم و استعمال الفضاء الجوي في السماء الأوروبية الوحيدة (نظام الفضاء الجوي).

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 11)

رقم 2004 /552

نظام (CE) رقم 2004 /552 للبرلمان الأوروبي والمجلس المؤرخ في 10 مارس 2004 المتعلق بتداخل العمليات (L'interopérabilité) للشبكة الأوروبية لتسيير الحركة الجوية (نظام تداخل العمليات L'interopérabilité).

المقتضيات القابلة للتطبيق (من المادة 1 إلى 12)

ج) حماية البيئة**رقم 89/629**

توجيه رقم 89/629 /CEE للمجلس المؤرخ في 4 دجنبر 1989 ، المتعلق بتقليص الإنبعاثات الصوتية الصادرة عن الطائرات المدنية ذات المحركات الجهورية.

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 8)

رقم 92/14

توجيه رقم 92/14 / CEE للمجلس المؤرخ في 2 مارس 1992 المتعلق بتقليص استغلال الطائرات المدرجة في الملحق 16 من معاهدة الطيران المدني الدولي، الجزء 1 القسم 2 الفصل 2 الطبعة 2 (1988).

المعدل ب:

- توجيه رقم 98/20/CE للمجلس المؤرخ في 30 مارس 1998 المعدل للتوجيه رقم CEE 92/14.
- توجيه رقم 1999/28/CE للجنة المؤرخ في 21 ابريل 1999 المعدل لملحق التوجيه رقم 92/14/CEE للمجلس.
- نظام (CE) رقم 2001/991 للجنة المؤرخ في 21 ماي 2001 المعدل لملحق التوجيه رقم 92/14/CEE للمجلس.
- المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 11، الملحق)

رقم 2002/30

- توجيه رقم 2002/30/CE للبرلمان الأوروبي والمجلس المؤرخ في 26 مارس 2002 المتعلق بوضع القواعد و المساطر المتعلقة بإدماج قيود حول الاستغلال المرتبط بالضجيج داخل مطارات المجموعة.

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 15، الملحقين I و II)

رقم 2002 /49

- توجيه رقم 2002/ 49/CE للبرلمان الأوروبي والمجلس المؤرخ في 25 يونيو 2002 المتعلق بتقييم و تدبير الضجيج في البيئة

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 16، الملحقات من I إلى IV)

د) حماية المستهلكين**رقم 90/314**

توجيه رقم 90/314/ CEE للمجلس المؤرخ في 13 يونيو 1990 المتعلق بالأسفار و العطل والدورات الجرافية.

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 10)

رقم 92 / 59

توجيه رقم 92 / 59/CEE للمجلس المؤرخ في 29 يونيو 1992 المتعلق بالسلامة العامة للمواد.

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 19)

رقم 93/13

توجيه رقم 93/13/ CEE للمجلس المؤرخ في 5 أبريل 1993 المتعلق بالبنود التعسفية في العقود المبرمة مع المستهلكين.

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 10، الملحق)

رقم 95/46

توجيه رقم 95/46/CE للبرلمان الأوروبي والمجلس المؤرخ في 24 أكتوبر 1995 المتعلق بحماية الأشخاص الذاتيين من معالجة المعطيات ذات الطابع الشخصي و من التداول الحر لهذه المعطيات.

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 34).

رقم 97/2027

نظام (CE) رقم 97 /2027 للمجلس المؤرخ في 9 أكتوبر 1997 المتعلق بمسؤولية الناقلين الجويين عند وقوع حادثة.

معدل ب:

- نظام (CE) رقم 2002/889 للبرلمان الأوروبي والمجلس المؤرخ في 13 ماي 2002 المعدل

لنظام (CE) رقم 97/2027 .

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 8)

رقم 2004/261

نظام (CE) رقم 2004/261 للبرلمان الأوروبي والمجلس المؤرخ في 11 فبراير 2004 المؤسس للمساطر المشتركة في مجال التعويضات ومساعدة المسافرين في حالة رفض الإركاب والإلغاء أو تأخر مهم لإحدى الرحلات والذي يلغي نظام (CEE) رقم 91/295 .

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 17)

هـ) الأنظمة المعلوماتية للحجز

رقم 1989 /2299

نظام (CEE) رقم 1989/2299 للمجلس المؤرخ في 24 يوليو 1989 المنشئ لنظام للتصرف لاستعمال الأنظمة المعلوماتية للحجز.

المعدل ب:

- نظام (CEE) رقم 93/ 3089 للمجلس المؤرخ في 29 أكتوبر 1993 المعدل لنظام (CEE) رقم 89/2299.

- نظام (CE) رقم 323 / 1999 للمجلس المؤرخ في 8 فبراير 1999 المعدل لنظام (CEE) رقم 89 /2299.

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 22، الملحق)

د) جوانب اجتماعية

رقم 1989/391

توجيه رقم 89/391/CEE للمجلس المؤرخ في 12 يونيو 1989 المتعلق بتنفيذ الإجراءات الرامية إلى تحسين سلامة و صحة العاملين أثناء العمل.

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 16، المادتين 18 و 19)

رقم 2003/88

توجيه رقم 2003/ 88/CE للبرلمان الأوروبي و المجلس المؤرخ في 4 نونبر 2003 المتعلق ببعض جوانب تنظيم مواقيت العمل .

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد: من 1 إلى 19، من 21 إلى 24 و من 26 إلى 29)

رقم 2000/79

توجيه رقم 2000/79 للمجلس المؤرخ في 27 نونبر 2000 المتعلق بالاتفاق الأوروبي حول تنظيم مواقيت العمل للمستخدمين المتنقلين العاملين في مجال الطيران المدني، المبرم من طرف جمعية الشركات الأوروبية للملاحة الجوية (AEA) ، الفدرالية الأوروبية للنقل (ETF)، الجمعية الأوروبية للعاملين الملاحين التقنيين (ECA)، الجمعية الأوروبية لشركات طيران المناطق الأوروبية (ERA)، و الجمعية الدولية لطيران العارض (AICA).

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 5)

ع) نصوص تشريعية أخرى**رقم 91/670**

توجيه رقم 91/670/CEE للمجلس المؤرخ في 91/12/16 حول القبول المتبادل لإجازات الموظفين من أجل ممارسة الوظائف في مجال الطيران المدني.

المقتضيات القابلة للتطبيق (المواد من 1 إلى 8، ملحق).