

مشروع قانون رقم 30, 12 يوافق بموجبه على الاتفاق
بشأن الخدمات الجوية الموقع بمونروفيا في 20 أبريل 2011 بين حكومة
المملكة المغربية وحكومة جمهورية ليبيريا.

مادة فريدة :

يوافق على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية الموقع بمونروفيا في 20 أبريل
2011 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية ليبيريا.



مذكرة توضيحية بشأن اتفاق بين المملكة المغربية وجمهورية ليبيريا بشأن الخدمات الجوية.

رغبة منهما في تمكين مؤسسات النقل الجوي من تقديم خدماتها للمسافرين والشاحنين وإتاحة الفرصة لهم لاختيار بين مجموعة متنوعة من الخدمات، وحرصهما على تشجيع مؤسسات النقل على التطوير والابتكار وبأسعار تنافسية، مع ضمان أعلى درجات السلامة والأمن للنقل الجوي، وإعادة تأكيدهما على قلقهما البالغ بشأن ما يقع من أعمال وتهديد ضد أمن الطائرات، تم التوقيع بمونروfia بتاريخ 20 أبريل 2011 على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية بين المملكة المغربية وجمهورية ليبيريا.

فبموجب هذا الاتفاق يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المتفق عليها من أجل استغلال خدمات جوية دولية وأن يرخص له بتعيين مؤسسة أو أكثر للنقل الجوي لاستغلال الخدمات الجوية المعتمدة على الطرق المحددة، والتي تقوم بحرية بتحديد تعريفات معقولة، أخذة في الاعتبار كل عناصر التقييم المتضمنة خاصة مصالح المستعملين وتكاليف التشغيل وخصائص الخدمة ونسب العمولة والربح المعقول وكل الاعتبارات التجارية للسوق.

كما يمكن أيضا، بمقتضى هذا الاتفاق، أن يقوم الطرفان المتعاقدان بإجراء مشاورات في أي وقت بشأن القواعد القياسية الخاصة بالسلامة في كلا البلدين تخص كل المجالات المتعلقة بالمنشآت والخدمات الجوية وأطقم القيادة والطائرات واستغلالها.

وطبقا للمادة الواحدة والعشرون من هذه الاتفاق: " يدخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ بصفة مؤقتة من تاريخ توقيعه وبصفة نهائية من تاريخ إخطار الطرفين المتعاقدين بعضهما البعض بإتمام الإجراءات الدستورية الخاصة بكل منهما".

اتفاق بشأن الخدمات الجوية

بين

حكومة المملكة المغربية

و

حكومة جمهورية ليبيريا

إن حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية ليبيا

المشار إليهما فيما بعد " بالطرفين "؛

رغبة منهما في تعزيز نظام الطيران الدولي المبني على المنافسة العادلة بين مؤسسات النقل الجوي؛

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

رغبة منهما في تمكين مؤسسات النقل الجوي من تقديم خدماتها لجمهور المسافرين والشاحنين بأسعار وخدمات تنافسية بأسواق مفتوحة؛

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

لكونهما طرفان في اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في مدينة شيكاغو في اليوم السابع من شهر دجنبر عام 1944 ،

اتفقتا على ما يلي :

المادة 1 : تعاريف

لأغراض هذا الاتفاق ما لم يدل سياق النص على غير ذلك :

أ- يعني لفظ " الاتفاقية " الاتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتحت للتوقيع بشيكاغو في اليوم السابع من دجنبر 1944 ، بما في ذلك أي ملحق معتمد طبقا للمادة 90 من تلك الاتفاقية وكذا كل تعديل يتعلق بالمعاهدة أو ملاحقها وفق المادة 90 و 94 إذا ما تمت المصادقة على هذه الملاحق والتعديلات أو تم اعتمادها من قبل الطرفين ؛

ب- يعني لفظ " اتفاق " هذا الاتفاق وملحقاته وكذا كل تعديل يجرى على أي منهما ؛

ج- تعني عبارة " سلطات الطيران " :

- بالنسبة لحكومة المملكة المغربية، الوزير المسؤول عن الطيران المدني؛
- بالنسبة لحكومة جمهورية ليبيا، المدير العام لسلطة الطيران المدني؛
- وفي الحاليتين أي شخص أو هيئة يرخص إليها لها القيام بأي وظائف متعلقة بالطيران المدني أو بوظائف مشابهة ؛

د- تعني عبارة " الخدمات المعتمدة " الخدمات الجوية المنشأة على الطرق المحددة طبقاً للفقرة (أ) من المادة 2 من هذا الاتفاق؛

ه- " الخدمة الجوية " ، " الخدمة الجوية الدولية "، " مؤسسة النقل الجوي " و "الهبوط لأغراض غير تجارية " تفيد هذه المصطلحات نفس المعاني التي حددت لها في المادة 96 من الاتفاقية ؛

و- تعني عبارة " مؤسسات النقل الجوي المعينة " مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التي تم تعيينها من قبل طرف متعاقد ورخص لها من قبل الطرف الآخر طبقاً للمادة 3 من هذا الاتفاق؛

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

ح- يعني لفظ " التعريفات " الأسعار المخصصة لنقل المسافرين والبضائع والسلع وشروط تطبيقها بما في ذلك الأسعار والعمولات وشروط الوكالة والخدمات الثانوية باستثناء الأجر وشروط نقل البريد ؛

خ- يعني لفظ " إقليم " بالنسبة للدولة المناطق البرية والمياه الداخلية والإقليمية المتاخمة لها والموجودة تحت سيادتها.

المادة 2 : منح حقوق النقل

1- يمنح كل طرف للطرف الآخر الحقوق المحددة في هذا الاتفاق من أجل تشغيل النقل الجوي الدولي على الطرق المحددة في جدول الطرق في ملحق هذا الاتفاق.

مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق، تتمتع مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف، خلال تشغيل الخدمات الجوية الدولية ب :

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

ب- حق الهبوط لأغراض غير تجارية في الإقليم المذكور؛

ج- حق الهبوط بإقليم الطرف الآخر في النقط المحددة لهذه الطرق بملحق هذا الاتفاق وذلك لغرض إركاب و إنزال الركاب و البضائع والبريد المنقولين بطريقة منفصلة أو مجتمعة .

2- ليس في أحكام هذه المادة ما يخول لمؤسسة أو مؤسسات معينة من قبل أحد الطرفين حق نقل ركاب و أمتعة و بضائع و بريد من نقطة داخل إقليم الطرف الآخر إلى نقطة أخرى في نفس إقليم هذا الطرف.

المادة 3 : التعيين و رخصة التشغيل

1- يحق لكل طرف أن يعين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر حسب رغبته لتشغيل النقل الجوي الدولي طبقاً لهذا الاتفاق. تحدد هذه التعيينات ما إذا كانت مؤسسة النقل الجوي قد رخص لها بتشغيل الخدمات المعتمدة على الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق.

2- بمجرد التوصل بمثل هذا التعيين و بالطلبات الواردة من مؤسسة النقل الجوي المعينة من أجل الحصول على رخص التشغيل والرخص التقنية، يمنح الطرف الآخر الرخص المناسبة في أقرب الأجل المسطرية و ذلك شريطة :

أ- أن يكون جزء هام من الملكية و المراقبة الفعلية لهذه المؤسسة بيد الطرف الذي عين المؤسسة أو بيد رعايا هذا الطرف أو بيدهما معا ؛

ب- أن تكون المؤسسة المعينة حاصلة على شهادة مشغل جوي أو أية وثيقة أخرى معادلة صالحة طبقا للأنظمة السارية المفعول لدى الطرف الذي عين المؤسسة؛

ج- أن تستوفي المؤسسة المعينة الشروط المنصوص عليها في القوانين والأنظمة التي تطبق عادة عند تشغيل النقل الجوي الدولي من قبل الطرف الذي يفحص الطلب أو الطلبات ؛ و

د- إذا ما اعتمد و طبق الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي المعايير المحددة في المادتين 11 (السلامة الجوية) و 12 (أمن الطيران).

المادة 4 : إلغاء رخصة التشغيل :

1- يحتفظ كل طرف بحقه في إلغاء أو تعليق أو الحد من رخص التشغيل أو الرخص التقنية الممنوحة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف الآخر إذا :

أ- لم يكن جزء هام من الملكية و المراقبة الفعلية لهذه المؤسسة بيد الطرف الآخر الذي عين المؤسسة أو بيد رعايا هذا الطرف ، أو بيدهما معا ؛

ب- لم تكن المؤسسة المعينة حاصلة على شهادة مشغل جوي أو أية وثيقة أخرى معادلة صالحة طبقا للأنظمة السارية المفعول لدى الطرف الذي عين المؤسسة ؛

ج- لم تمتثل المؤسسة المعينة للقوانين والأنظمة المشار إليها في المادة 7 (تطبيق القوانين و الأنظمة) من هذا الاتفاق؛ أو

د- لم يعتمد ولم يطبق الطرف الآخر المعايير المنصوص عليها في المادة 11 (السلامة الجوية).

2- ما لم يكن من الضروري اتخاذ إجراءات فورية لتفادي حدوث مخالفات جديدة لمقتضيات الفقرة 1 ج و د، فلا يمكن ممارسة الحقوق الممنوحة بموجب هذه المادة إلا بعد إجراء مشاورات مع السلطات المختصة للطرف الآخر .

المادة 5 : مواعيد جداول التشغيل

(1) يجب على كل مؤسسة أو مؤسسات للنقل الجوي معينة من قبل أي طرف أن تقدم، في أجل ثلاثين (30) يوما قبل تاريخ تشغيل أي خدمة معتمدة، جدويل التشغيل المقتررة إلى سلطات الطيران المدني التابعة للطرف الآخر من أجل المصادقة عليها.

(2) يجب إخبار سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر بكل تغيير لاحق تجريه إحدى مؤسسات النقل الجوي المعينة على المواعيد التي تمت المصادقة عليها.

المادة 6 : المنافسة الشريفة

1- يمنح كل طرف لمؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لكل منهما فرصا للتنافس تكون عادلة ومتساوية من أجل تقديم خدمات النقل الجوي الدولي وفقا لأحكام هذا الاتفاق.

2- يمنح كل طرف لمؤسسات النقل الجوي المعينة حرية تحديد عدد رحلات النقل الجوي الدولي التي تقدمها وسعة كل رحلة منها بناء على الاعتبارات التجارية في السوق. وطبقا لهذا الحق، لن يفرض أي من الطرفين، بمبادرة انفرادية، تحديد حجم الحركة، عدد الرحلات أو مدى انتظامها أو نوع أو أنواع الطائرات التي تقوم بتشغيلها مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة للطرف الآخر إلا في حالة وجود دوافع جمركية أو فنية ذات صلة بالتشغيل أو بالبيئة وذلك بموجب شروط موحدة متطابقة مع مقتضيات المادة 15 من الاتفاقية.

3- لن يفرض أي من الطرفين على مؤسسات النقل الجوي المعينة من لذن الطرف الآخر إلزاما يقضي بإعطائها حق الرفض الأول، أو تسيير الرحلات على أساس النسبة العددية أو تحصيل رسم على عدم الاعتراض أو فرض أية شروط أخرى عليها تتعلق بالسعة أو بعدد الرحلات أو الحركة ولا تتماشى مع أهداف هذا الاتفاق .

4- باستثناء ما نصت عليه هذه المادة، لن يشترط أي من الطرفين على مؤسسات النقل الجوي المعينة من لذن الطرف الآخر تسجيل جداول رحلاتها و برامج رحلاتها العارضة أو خطط عملياتها للموافقة عليها إلا إذا اقتضت الأمور تسجيل هذه المعلومات، وذلك على أساس عدم التمييز في تطبيق الشروط الموحدة الوارد ذكرها في الفقرة 2 من هذه المادة، أو وفقا لما قد يصرح به تحديدا في الملحق الخاص بهذا الاتفاق. فإذا فرض أحد الطرفين تسجيل تلك البيانات لغرض الإحاطة بالمعلومات، فعليه تقليل الأعباء الإدارية المتصلة بمتطلبات التسجيل وإجراءاته التي يتحملها وسطاء النقل الجوي ومؤسسات النقل الجوي المعينة من لذن الطرف الآخر.

المادة 7 : تطبيق القوانين والأنظمة

1- تسري قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بوصول ومغادرة الطائرات المستعملة في الخدمات الجوية الدولية وكذا بتشغيل وبملاحة هذه الطائرات وتطبيق على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند الدخول والإقامة والخروج من إقليم الطرف المتعاقد الأول .

2- تطبق قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعلقة بالدخول إلى إقليمه أو الإقامة به أو مغادرته فيما يخص المسافرين والطاقم والأمتعة والبضائع والبريد وكالقوانين والأنظمة المتعلقة بالدخول والمغادرة والهجرة والجوازات والجمارك والإجراءات الصحية ، على مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر وعلى الأطقم والركاب والبضائع والشحن والبريد عند دخول، عبور، مغادرة و داخل إقليم هذا الطرف .

3- بصفة عامة، بالنسبة لتطبيق القوانين و الأنظمة السارية المفعول، لا يجوز لأي طرف إعطاء الأفضلية لمؤسساته على خلاف مؤسسة معينة من قبل الطرف الآخر.

المادة 8 : رسوم الاستخدام

1- لا يجوز لرسوم الاستخدام المفروضة على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر أن تتجاوز ما تتحمله السلطات أو الهيئات الضريبية المختصة من تكاليف من أجل توفير المطار الملائم وتجهيز منطقة المطار بالتسهيلات و الخدمات البيئية والملاحية و الأمنية. وقد تتضمن هذه الرسوم عاندا معقولا على الأصول بعد احتساب الاستهلاك. ويتم منح التسهيلات والخدمات التي وضعت من أجلها الرسوم على أساس فعال واقتصادي.

2- لن يعتبر أي من الطرفين، في إطار إجراءات حل النزاع التي تتم بمقتضى المادة 14، منتهاكا لأحكام هذه المادة إلا (أ) إذا لم يبادر بمراجعة رسم الاستخدام أو الممارسة موضوع الشكوى الواردة من الطرف المتعاقد الآخر خلال فترة زمنية معقولة، أو (ب) إذا لم يقم باتخاذ كافة الخطوات اللازمة التي يمكن له القيام بها بعد الانتهاء من هذه المراجعة لتعديل أي رسم من رسوم الاستخدام أو لتصحيح أي ممارسة لا تتماشى مع نص هذه المادة .

المادة 9 : التعريفات

1- تحدد المؤسسات المعينة بحرية تعريفاتها وتعمل على تطبيق تعريفات معقولة تأخذ بعين الإعتبار كل عناصر التقييم المتضمنة خاصة مصالح المستعملين وتكاليف التشغيل وخصائص الخدمة ونسب العمولة والريح المعقول وكل الإعتبارات التجارية للسوق.

2- يجب أن تقدم التعريفات، المحددة من قبل المؤسسات المعينة التابعة للطرفين، إلى سلطات الطيران المدني 15 يوما قبل تطبيقها.

3- يجب أن تولي سلطات الطيران عناية خاصة للتعريفات التي قد تكون غير مقبولة لكونها تبدو جد تمييزية، مرتفعة أو مقيدة بسبب سوء استغلال الوضع المسيطر أو منخفضة بشكل غير طبيعي وذلك بسبب الإعانات أو المساعدات المباشرة أو غير المباشرة، أو المفرطة.

4- عندما تعتبر سلطات طيران أحد الطرفين المتعاقدين أن تعريفات النقل في اتجاه إقليمها تدخل في إطار الأنواع المذكورة في الفقرة 3 أعلاه ، تخطر سلطة طيران الطرف المتعاقد الآخر بعدم رضاها في أقرب أجل ممكن أو في أجل أقصاه 15 يوما على تاريخ التوصل بإخطار التعريفات.

5- يمكن لسلطات طيران كل طرف أن تطلب انعقاد مشاورات بخصوص التعريفات التي تكون محل اعتراض. وتتم هذه المشاورات خلال فترة لا تتجاوز 15 يوما من تاريخ استلام الطلب و يكون على الطرفين بذل قصارى جهودهما من أجل إيجاد حل مناسب.

المادة 10 : تبادل المعلومات

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

المادة 11 : السلامة الجوية

1- يعترف كل من الطرفين، لأجل تشغيل النقل الجوي المحدد في هذا الاتفاق، بشهادات الأهلية لأفراد طاقم الطائرة والإجازات المسلمة أو المصادق عليها من قبل الطرف المتعاقد الآخر والتي لازالت سارية المفعول، شريطة أن تكون متطلبات هذه الشهادات و الإجازات على الأقل معادلة للمعايير الدنيا التي قد توضع وفقا للاتفاقية . إلا أنه يمكن لكل طرف أن يرفض الاعتراف ، للملاحة داخل إقليمه ، بصلاحيه شهادات الأهلية والإجازات التي تمت المصادقة عليها أو سلمت لرعاياه من قبل الطرف الآخر.

2- يجوز لكل من الطرفين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن القواعد معايير السلامة لدى الطرف المتعاقد الآخر في المجالات المتعلقة بتجهيزات و خدمات الطيران ، طاقم القيادة ، الطائرات ، وتشغيل الطائرات ، ويجب أن تتم تلك المشاورات في غضون ثلاثين(30) يوما ابتداء من تاريخ تقديم هذا الطلب .

3- إذا وجد أحد الطرفين ، بعد تلك المشاورات ، أن الطرف الآخر ليس لديه بالفعل قواعد متعلقة بالسلامة ولايشرف عليها في المجالات المشار إليها في الفقرة 2 بحيث تفي بالقواعد القياسية السارية في ذلك الوقت عملا باتفاقية الطيران المدني الدولي ، يجب إبلاغ الطرف المتعاقد الآخر بتلك الاستنتاجات وبالخطوات التي تعتبر ضرورية لاحترام المعايير الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي . ويجب على الطرف الآخر عندئذ أن يتخذ الإجراءات التصحيحية الملانمة في غضون الأجل المتفق عليها.

4- طبقا للمادة 16 من لاتفاقية، يتفق أيضا على أنه يجوز أن تخضع أي طائرة تقوم بتشغيلها شركة للطيران تابعة لأحد الطرفين أو يتم تشغيلها بالنيابة، على خدمة من وإلى إقليم الطرف الآخر، لتفتيش من جانب المندوبين المرخص لهم من الطرف الآخر، شريطة ألا يتسبب ذلك في تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة .

على رغم الالتزامات المنصوص عليها في المادة 33 من اتفاقية شيكاغو ، فإن الغرض من هذا التفتيش هو التحقق من مدى صلاحية الوثائق ذات الصلة بالطائرة، وبإجازات طاقمها، و أن تجهيزات الطائرة وحالتها تتطابق و القواعد القياسية السارية المفعول آنذاك طبقا للاتفاقية .

5- عندما يتعين اتخاذ إجراء عاجل لضمان سلامة تشغيل مؤسسة نقل جوي، يحتفظ كل طرف متعاقد بحق القيام فورا بتعليق أو تعديل رخصة التشغيل الممنوحة لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر.

6- يجب إلغاء كل إجراء تم اتخاده من قبل أحد الطرفين طبقا للفقرة 5 أعلاه حال انتهاء السبب الذي دعا إلى اتخاذ هذا الإجراء.

7- بخصوص الفقرة 2 أعلاه، إذا تبين أن أحد الطرفين ظل غير ممثل لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي بعد انقضاء الأجل المتفق عليها ، فينبغي إبلاغ الأمين العام للمنظمة . كما ينبغي إبلاغه بالحل الذي تم إيجاده لاحقاً لهذه الوضعية.

المادة 12 : أمن الطيران

1- يؤكد الطرفان تمشياً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع بشكل جزء لا يتجزأ من هذا الاتفاق. وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا وفقاً لأحكام اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي تتركب 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 الأفعال غير المشروعة التي تتركب ضد سلامة الطيران المدني، الموقع عليها في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971 وبروتوكول قمع أعمال العنف المحظورة بمطارات الطيران المدني الدولي، المصادق عليها بمونتريال بتاريخ 24 فبراير 1988 واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها الموقعة في مونتريال بتاريخ 1 مارس 1991 مادام الطرفان طرفين معا في هذه الاتفاقيات وكذا كل معاهدة أو بروتوكول خاصين بأمن الطيران ينظم إليهما الطرفان فيما بعد.

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

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

4- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز إلزام هؤلاء المستثمرين للطائرات بمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة 3 أعلاه ، والتي يقتضيها الطرف الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو مغادرته أو أثناء التواجد فيه. وعلى كل طرف متعاقد ، أن يتأكد من التطبيق الفعال للإجراءات الملزمة داخل إقليمه، من أجل حماية الطائرات، وضمن تفتيش الركاب، والطاقم، والأمتعة اليدوية، والحقائب والبضائع، وموّن الطائرات قبل وأثناء صعود الركاب أو تحميل البضائع. وعلى كل طرف متعاقد، أن ينظر بعين العطف لأي طلب من الطرف المتعاقد الآخر قصد اتخاذ إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد ما.

5- حين يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، أو أي أفعال غير مشروعة أخرى ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وأطقمها وكذلك ضد المطارات وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية فعلى كل طرف متعاقد أن يساعد الطرف الآخر عن طريق

تسهيل الإتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تستهدف الإسراع في إنهاء الواقعة أو التهديد بوقوعها بسرعة وأمان.

المادة 13 : الإعفاء من الرسوم الجمركية ورسوم أخرى

1- تعفى الطائرات المستعملة على الخدمات المعتمدة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة من لدن أي من الطرفين، وكذا تجهيزات الطائرات واحتياجات الوقود والزيوت ومؤن الطائرة (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والسجائر)، وذلك عند الدخول إلى إقليم الطرف الآخر، من الرسوم الجمركية ومصاريف التفتيش وغيرها من الرسوم والضرائب المماثلة، شريطة أن تظل هذه المواد على متن الطائرات إلى حين إعادة نقلها أو استعمالها أثناء عبورها للإقليم المذكور؛

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

أ- مؤن الطائرة التي شحنت في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين وذلك في الحدود التي عينتها سلطات طيران ذلك الطرف والموجهة للإستعمال على متن الطائرات المغادرة التي تؤمن خدمة معتمدة للطرف الآخر؛

ب- قطع الغيار المستوردة على إقليم أحد الطرفين لصيانة أو إصلاح الطائرات المستعملة للخدمات المعتمدة، من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر؛

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

3- تخضع المعدات و المؤن المشار إليها في (أ) و (ب) و (ج) من الفقرة 2 من هذه المادة لحراسة و مراقبة الجمركية للطرفين.

4- تعفى الأمتعة والبضائع العابرة مباشرة، من حقوق الجمارك والضرائب الأخرى المشابهة شريطة أن تكون خاضعة لحراسة ومراقبة الجمارك.

5- لا يمكن تفريغ التجهيزات العادية للطائرات وكذا الأدوات والمؤن التي توجد على متن طائرات إحدى المؤسسات المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف الآخر إلا بعد موافقة سلطات جمارك ذلك الطرف الآخر، ويمكن لسلطات الجمارك هذه أن تفرض وضع هذه التجهيزات والأدوات والمؤن تحت حراستها إلى أن يعاد نقلها أو إذا تم الإتفاق على خلاف ذلك طبقاً للقوانين والتنظيمات الجمركية.

المادة 14 : الأنشطة التجارية

1- يمنح كل طرف لكل مؤسسة معينة تابعة للطرف الآخر الحق في أن تستبقي في إقليمه موظفي مصالحتها التقنية والإدارية والتجارية الضرورية لتسيير عملياتها.

2- يحق لكل مؤسسة للنقل الجوي معينة توظيف تقنيين وإداريين وتجاربيين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بهدف تأمين خدماتها وذلك وفق القوانين والانظمة السارية المفعول في البلد الذي تم فيه تشغيل هؤلاء الموظفين .

3- يحق لكل مؤسسة للنقل الجوي معينة مباشرة بيع تذاكر النقل الجوي بإقليم الطرف الآخر إما مباشرة و بواسطة وكلائها إذا رغبت في ذلك. ويجب أن يجري هذا البيع بالعملة المحلية أو بالعملة القابلة للتحويل.

4- يمنح كل طرف كل مؤسسة للنقل الجوي تابعة للطرف الآخر حق التحويل الحر لفائض الأرباح عن النفقات التي حققتها تلك المؤسسة أو المؤسسات المعينة في إقليمه والناجمة عن نقل الركاب والأمتعة والبضائع والبريد وغير ذلك من الأنشطة المتعلقة بالنقل الجوي والتي يمكن الترخيص لها بمقتضى الأنظمة الوطنية. وتتم هذه التحويلات وفق أسعار الصرف طبقاً للقوانين والأنظمة الوطنية المعمول بها بخصوص المدفوعات الجارية وإذا لم يكن هناك سعر صرف رسمي فتجرى هذه التحويلات وفق أسعار العملة الصعبة المعمول بها بسوق الاداءات الجارية.

5- إذا كان هناك اتفاق خاص حول طريقة الأداء بين الطرفين فيتم تطبيق هذا الاتفاق.

6- يحق للمؤسسات المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين إبرام اتفاقيات للتعاون التجاري كالاتفاقيات المتعلقة بنظام السعة المحجوزة ، المشاركة في نظام تقاسم الرموز أو التأجير مع مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أو مؤسسات طرف ثالث شريطة أن تتوفر هذه المؤسسات على رخصة التشغيل المناسبة.

7- يحق لكل مؤسسة من مؤسسات النقل الجوي المعينة القيام بأعمال المناولة الأرضية بنفسها في إقليم الطرف الآخر (المناولة الأرضية الذاتية – Self Handling)، كما يحق لها، إذا رغبت في ذلك، أن تختار وكالة من بين الوكالات المتنافسة لتقديم خدمات المناولة الأرضية الكاملة أو جزءاً منها. ولا تخضع هذه الحقوق إلا للقيود المادية الناتجة عن الاعتبارات المتصلة بسلامة المطار. وإذا حالت تلك الاعتبارات دون قيام مؤسسة النقل الجوي بأعمال المناولة الأرضية الذاتية، يتم توفير الخدمات الأرضية لكافة مؤسسات النقل الجوي على نحو متساو، وتحدد الرسوم المدفوعة مقابل تلك الخدمات بناء على تكاليف ما يتم تقديمه من خدمات، على أن تكون نوعية الخدمات وجودتها مشابهة لنوعية وجودة الخدمات التي تتلقاها تلك المؤسسات كما لو كانت المناولة الأرضية الذاتية ممكنة.

8- بغض النظر عن أي نص آخر ورد في هذا الإتفاق، يسمح لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرفين وللجهات التي تتولى مهام نقل البضائع بشكل غير مباشر، باستخدام أية وسيلة من وسائل النقل البري لنقل البضائع من وإلى أي موقع في إقليمي الطرفين أو في دول أخرى، وذلك بدون إخضاع تلك البضائع لأي قيود، ويشمل ذلك النقل من وإلى كافة المطارات التي توجد بها منشآت جمركية، كما يشمل، أينما ينطبق ذلك، حق تلك المؤسسات والجهات في نقل البضائع الموجودة في عهدة الجمارك بمقتضى القوانين والأنظمة السارية. وتخول لتلك البضائع، سواء كانت منقولة براً أو جواً، إمكانية الوصول إلى منشآت الجمارك في المطارات والاستفادة من خدماتها. ويجوز لمؤسسات النقل الجوي أن تختار القيام بنفسها بمهام النقل البري أو توفيرها عن طريق جهات أخرى للنقل البري، من بينها وسائل النقل البري التي تتولى تشغيلها مؤسسات أخرى للنقل الجوي وجهات أخرى تتولى تقديم خدمات النقل البري على نحو غير مباشر . ويجوز عرض تقديم خدمات النقل المترابطة بواسطة وسائل النقل المختلفة مقابل سعر واحد للرحلة الكاملة، يشمل إجمالي سعر النقل البري والجوي، شريطة مراعاة مؤسسات النقل تجنب تضليل العملاء فيما يقدمونه لها من حقائق عن مثل هذا النقل .

المادة 15 : مقر الضريبة

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

المادة 16 : المشاورات و التعديلات

1- تقوم سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين بروح من التعاون الوثيق بالتشاور فيما بينها من وقت لآخر للتأكد من أن تنفيذ مقتضيات هذا الإتفاق وملحقه يجري بصورة مرضية. كما تقوم تلك السلطات بالتشاور فيما بينها إن اقتضى الحال لتعديل هذا الإتفاق أو ملحقه.

2- يجوز لأي من الطرفين أن يطلب إجراء مشاورات شفوية أو عن طريق تبادل المراسلات، و تبدأ هذه المشاورات في أجل 30 يوما من تاريخ تسلم الطلب، ما لم يتفق الطرفان على تمديد هذه الفترة.

3- كل تعديل لهذا الإتفاق أو ملحقه يجب أن يتم عن طريق تبادل للمذكرات ، ويدخل حيز التنفيذ ابتداء من التاريخ الوارد في تبادل المذكرات الدبلوماسية.

المادة 17 : الملائمة مع المعاهدات المتعددة الأطراف

عندما تدخل حيز التنفيذ أي اتفاقية متعددة الأطراف، متفق عليها بين الطرفين وتعالج النقاط التي يتطرق لها هذا الاتفاق، تحل مقتضيات هذه الاتفاقية محل تلك التي تقابلها في هذا الإتفاق.

المادة 18 : تسوية الخلافات

1- إذا نشأ خلاف بين الطرفين حول تأويل أو تطبيق هذا الإتفاق، فإنهما يعملان جاهدين على تسويته أولا عن طريق المفاوضات المباشرة .

2- إذا لم يتمكن الطرفان من التوصل إلى تسوية عن طريق المفاوضات المباشرة، جاز لهما عرض الخلاف للبت فيه على شخص أو هيئة مختصة من دولة أخرى.

3- إذا لم يتم التوصل إلى تسوية بالطرق المشار إليها أعلاه، يعرض الخلاف بطلب من أحد الطرفين على محكمة (تسمى فيما بعد الهيئة التحكيمية) تتألف من ثلاثة حكام. يعين كل من الطرفين حكما واحدا ويتفق الحكمان المعينان على تعيين الحكم الثالث.

4- يعين كل من الطرفين حكما في أجل ستين (60) يوما من تاريخ استلام الإشعار بطلب تحكيم هيئة تحكيمية من الطرف الآخر وذلك بالطرق الدبلوماسية، ويعين الحكم الثالث في غضون ستين (60) يوما إضافية. إذا لم يعين أحد الطرفين الحكم خلال المدة المحددة أو إذا لم يتم تعيين الحكم الثالث خلال المدة المحددة جاز لكل من الطرفين أن يطلب من رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي تعيين حكم أو حكام بحسب ما يقتضيه الحال.

5- الحكم الثالث المعين بمقتضى الفقرة (3)، وكذا الهيئة التحكيمية المعينة بمقتضى الفقرة (4)، إذا كان هناك عدة حكام معينين بمقتضى الفقرة الأخيرة، واحد منهم على الأقل يكون مواطناً لدولة ثالثة ويعمل كرئيس الهيئة التحكيمية.

6- تحدد الهيئة التحكيمية مساطيرها.

7- مع مراعاة القرار النهائي للهيئة التحكيمية، فإن الطرفين يتحملان بالتساوي المصاريف المتعلقة بالتحكيم.

8- يمثل الطرفان لكل قرار مؤقت أو نهائي يصدر عن الهيئة التحكيمية.

9- إذا لم يمثل أحد الطرفين لقرار الهيئة التحكيمية الصادر بمقتضى هذه المادة، يجوز للطرف الآخر بقدر ما يدوم عدم الإمتثال، حد أو وقف أو إلغاء أية حقوق أو امتيازات منحها بموجب هذا الإتفاق للطرف المخل.

المادة 19 : إنهاء الاتفاق

يجوز لأي من الطرفين أن يخطر، عن طريق القناة الدبلوماسية، الطرف الآخر في أي وقت بقراره إنهاء هذا الاتفاق ، على أن يتم إبلاغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي . في هذه الحالة ينتهي العمل بهذا الإتفاق بعد مرور إثني عشر (12) شهراً من تاريخ تسلم الطرف الآخر للإخطار ما لم يتم سحبه بإتفاق مشترك قبل إنتهاء هذه المدة. إذا لم يتوصل الطرف المتعاقد الآخر بإشعار بالإستلام فيعتبر أن الإخطار قد تم تسلمه بعد مضي أربعة عشر (14) يوماً من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي لنفس الإخطار.

المادة 20 : تسجيل الإتفاق

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

المادة 21 : الدخول حيز التنفيذ

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

وإثباتا لذلك وقع المفوضان المخول لهما من قبل حكومتيهما على هذا الإتفاق ؛

حرب مونروفيا بتاريخ 20 أبريل 2011 في نظيرين أصليين باللغتين العربية و الإنجليزية،
وللنصين معا نفس الحجية.

عن
حكومة جمهورية ليبيريا

عن
حكومة المملكة المغربية

ملحق

جدول الطرق

١ - الطرق التي يتم تشغيلها من طرف مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة المملكة المغربية

نقاط في المغرب	: كل النقاط
نقاط متوسطة	: اختيارية
نقاط في ليبيا	: منروفا
نقاط ما وراء	: اختيارية و بالعكس

١١ - الطرق التي يتم تشغيلها من طرف مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة جمهورية ليبيا

نقاط في ليبيا	: كل النقاط
نقاط متوسطة	: اختيارية
نقاط في المغرب	: الدار البيضاء
نقاط ما وراء	: اختيارية و بالعكس

ملاحظة :

- يجوز لكل مؤسسة للنقل الجوي حذف النقاط المتوسطة و/أو النقاط فيما وراء على الطرق المحددة، حسب تقديرها ،على إحدى أو كل رحلاتها.
- يخضع تشغيل حق النقل بموجب الحرية الخامسة لمصادقة سلطات طيران الطرفين.