

**اتفاق بشأن الخدمات الجوية، الموقع بدار السلام في
24 أكتوبر 2016 بين حكومة المملكة المغربية
وحكومة جمهورية تنزانيا المتحدة**

**ظهير شريف رقم 1.17.95 صادر في 18 من جمادى الآخرة 1443
(21 يناير 2022) بنشر الاتفاق بشأن الخدمات الجوية، الموقع بدار
السلام في 24 أكتوبر 2016 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة
جمهورية تنزانيا المتحدة¹**

الحمد لله وحده،

الطابع الشريف - بداخله:

(محمد بن الحسن بن محمد بن يوسف الله وليه)

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

بناء على الاتفاق بشأن الخدمات الجوية، الموقع بدار السلام في 24 أكتوبر 2016 بين
حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية تنزانيا المتحدة؛

وعلى القانون رقم 11.17 الموافق بموجبه على الاتفاق المذكور والصادر بتنفيذه الظهير
الشريف رقم 1.17.36 بتاريخ 8 ذي الحجة 1438 (30 أغسطس 2017)؛

ونظرا لتبادل الإعلام باستيفاء الإجراءات اللازمة لدخول الاتفاق المذكور حيز التنفيذ،

أصدرنا أمرنا الشريف بما يلي:

ينشر بالجريدة الرسمية، عقب ظهيرنا الشريف هذا، الاتفاق بشأن الخدمات الجوية، الموقع
بدار السلام في 24 أكتوبر 2016 بين حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية تنزانيا
المتحدة.

وحرر ببوزنيقة في 18 من جمادى الآخرة 1443 (21 يناير 2022).

وقعه بالعطف:

رئيس الحكومة،

الإمضاء: عزيز أخنوش.

1- الجريدة الرسمية عدد 11 بتاريخ 3 رمضان 1443 (5 أبريل 2022)، ص 151.

اتفاق بشأن الخدمات الجوية بين حكومة المملكة المغربية و حكومة جمهورية تنزانيا المتحدة

إن حكومة المملكة المغربية وحكومة جمهورية تنزانيا المتحدة،
المشار إليهما فيما بعد " بالطرفين المتعاقدين "؛
رغبة منهما في تعزيز نظام نقل جوي دولي مبني على المنافسة 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 منح جمهور المسافرين والشاحنين
أسعارا وخدمات تنافسية بأسواق مفتوحة؛
رغبة منهما في ضمان أعلى درجات السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي، ولإعادة
التأكيد على قلقهما البالغ بشأن ما يقع من أعمال وتهديدات ضد أمن الطيران المدني، الأمر الذي
يعرض سلامة الأشخاص أو الممتلكات للخطر ويؤثر سلبا على عمليات النقل الجوي ويفقد من
ثقة الجمهور في سلامة الطيران المدني،
ولكونهما طرفين في اتفاقية الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع في شيكاغو في
اليوم السابع من شهر دجنبر عام 1944،
اتفقتا على ما يلي:

المادة 1: تعاريف

لأغراض هذا الاتفاق وما لم ينص على خلاف ذلك:

أ- يعني لفظ "اتفاقية" اتفاقية 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 بالاتفاقية أو ملاحقها وفق المادتين 90 و94 إذا ما تمت المصادقة على
هذه الملاحق والتعديلات أو تم اعتمادها من قبل الطرفين المتعاقدين؛

ب- يعني لفظ "اتفاق" هذا الاتفاق وملحقه وكذا كل تعديل يجري على أي منهما؛

ج- تعني عبارة "سلطات الطيران":

بالنسبة للمملكة المغربية، الوزير المسؤول عن الطيران المدني؛

بالنسبة لحكومة جمهورية تنزانيا المتحدة، الوزير المسؤول عن الطيران المدني.

وفي كلتا الحالتين أي شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بأي وظيفة متعلقة بالطيران المدني أو بوظائف مشابهة؛

د- تعني عبارة "الخدمات المعتمدة" الخدمات الجوية المنشأة على الطرق المحددة طبقا لملحق هذا الاتفاق؛

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

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

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

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

ط- يعني لفظ "التعريفية" الأسعار المخصصة لنقل المسافرين والأمتعة والسلع وشروط تطبيقها بما في ذلك الأسعار والعمولات وشروط الوكالات وباقي الخدمات الإضافية باستثناء الأجور وشروط نقل البريد؛

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

ك- "رسوم الاستعمال" هي رسوم مفروضة على مؤسسات النقل الجوي من قبل السلطات المختصة أو تلك المخولة من قبلهم لفرضها، عند استعمال المنشآت وخدمات المطار وتجهيزات وخدمات الملاحة الجوية أو تجهيزات وخدمات الأمن الجوي، بما في ذلك التجهيزات والخدمات الخاصة بالطائرة وطاقمها والمسافرين والبضائع.

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

المادة 2: منح حقوق النقل

- 1- يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذا الاتفاق من أجل تشغيل خدمات جوية دولية على الطرق المحددة.
- 2- مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق، تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد، خلال تشغيل الخدمات الجوية الدولية بالحقوق التالية:
 - أ- حق عبور إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون الهبوط فيه؛
 - ب- حق الهبوط لأغراض غير تجارية في الإقليم المذكور؛
 - ج- حق الهبوط في الإقليم المذكور عند استغلال الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق وذلك لغرض حركة جوية دولية لإنزال وإركاب الركاب والبضائع والبريد المنقولين بطريقة منفصلة أو مجتمعة بمقابل؛ و
 - د- الحقوق الأخرى المحددة في هذا الإتفاق.
- 3- تتمتع كذلك مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد، غير مؤسسات النقل الجوي المعينة بمقتضى المادة 3 (التعيين ورخصة التشغيل) من هذا الاتفاق، بالحقوق المحددة في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) من الفقرة 2 من هذه المادة. وينبغي على هذه المؤسسة الامتثال لشروط أخرى بمقتضى القوانين والأنظمة المطبقة عادة على تشغيل خدمات النقل الجوي الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي يدرس الطلب.
- 4- ليس في أحكام هذه المادة ما يخول لمؤسسة معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، حق 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: التعيين ورخصة التشغيل

- 1- يحق لكل طرف متعاقد أن يعين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر لتشغيل الخدمات المعتمدة على الطرق المحددة وسحب أو تغيير هذه التعيينات طبقاً لهذا الاتفاق. يجب أن تبعث هذه التعيينات إلى الطرف المتعاقد الآخر كتابة ويجب أن تحدد ما إذا كانت مؤسسة النقل الجوي قد رخص لها بتشغيل الخدمات المعتمدة على الطرق المحددة.
- 2- بمجرد التوصل بمثل هذا التعيين وبالطلب الوارد من مؤسسة النقل الجوي المعينة من أجل الحصول على رخص التشغيل، بالشكل والكيفية المحددين لرخصة التشغيل، يمنح الطرف المتعاقد الآخر الرخص المناسبة في أقرب الآجال المسطرية وذلك شريطة:
 - أ- أن تكون الأغلبية من الملكية والمراقبة الفعلية لهذه المؤسسة بيد الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة أو بيد رعايا هذا الطرف المتعاقد أو بيدهما معا؛

ب- أن تكون المؤسسة المعينة حاصلة على شهادة مشغل جوي أو أي وثيقة معادلة صالحة طبقاً للقوانين والأنظمة السارية المفعول لدى الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة؛

ج- أن يتمتع الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة بالمراقبة التنظيمية الفعلية على مؤسسة النقل الجوي هاته؛

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

و

ه- أن يعتمد ويطبق الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي المعايير المحددة في المادتين 12 (السلامة الجوية) و13 (أمن الطيران) من هذا الاتفاق.

المادة 4: سحب أو إلغاء أو تعليق أو حد رخص التشغيل

1- يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في سحب أو إلغاء أو تعليق أو الحد من رخص التشغيل الممنوحة المؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر أو فرض شروط إذا:

أ- لم تكن الأغلبية من الملكية والمراقبة الفعلية للمؤسسة المعينة بيد الطرف المتعاقد الآخر الذي عين المؤسسة أو بيد رعايا هذا الطرف المتعاقد، أو بيدهما معاً؛

ب- لم تكن المؤسسة المعينة حاصلة على شهادة مشغل جوي أو وثيقة معادلة صالحة طبقاً للقوانين والأنظمة السارية المفعول لدى الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة؛

ج- لم يكن الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة يتمتع بالمراقبة التنظيمية الفعلية لمؤسسة النقل الجوي؛

د- لم تمثل مؤسسة النقل الجوي المعينة للقوانين والأنظمة التي تطبق عادة عند تشغيل الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي يفحص الطلب أو الطلبات؛ أو

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

2- ما لم يكن من الضروري اتخاذ إجراءات فورية لتفادي كل خرق مقتضيات الفقرتين الفرعيتين (ج) و (د) من الفقرة 1 من هذه المادة، فإنه لا يمكن ممارسة الحقوق الممنوحة بموجب هذه المادة إلا بعد إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي طبقاً للمقتضيات المذكورة بالمادة 18 (مشاورات وتعديلات) بهذا الاتفاق.

المادة 5: المنافسة العادلة وتشغيل الخدمات الجوية

- 1- يوفر كل من الطرفين المتعاقدين لجميع مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين فرصا عادلة ومتكافئة للمنافسة على تشغيل الخدمات الجوية الدولية المنظمة بواسطة هذا الاتفاق.
- 2- يرخص كل طرف متعاقد لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بتحديد عدد رحلات وسعة الخدمات الجوية الدولية التي تقدمها بناء على الاعتبارات التجارية في السوق.
- 3- 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 المتعاقد الآخر إلا في حالة وجود دوافع جمركية أو تقنية أو ذات صلة بالتشغيل أو بالبيئة وذلك بموجب مقتضيات المادة 15 من الاتفاقية.

المادة 6: تطبيق القوانين والأنظمة

- 1- تسري قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين التي تحكم الدخول إلى إقليمه والإقامة فيه ومغادرته من طرف إحدى طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبله المستعملة في خدمة جوية دولية وكذا تشغيل وملاحة هذه الطائرات خلال تواجدها في إقليمه على طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند الدخول والإقامة والخروج من إقليم هذا الطرف المتعاقد.
- 2- تطبق قوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بالدخول إلى إقليمه والإقامة به ومغادرته فيما يخص المسافرين والأمتعة والطاقم والبضائع والبريد كتلك المتعلقة بالدخول والخروج والهجرة والجوازات وكذا الإجراءات الجمركية والصحية، على الركاب والأمتعة والأطعم والبضائع والبريد المنقولة بواسطة طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند دخول إقليم الطرف المتعاقد الأول أو مغادرته أو أثناء التواجد فيه.
- 3- بصفة عامة، عند تطبيق القوانين والأنظمة السارية المفعول، لا يجوز لأي طرف متعاقد إعطاء الأفضلية لمؤسساته أو لأي مؤسسات أخرى على خلاف مؤسسة معينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر تشغل خدمات جوية دولية مماثلة.

المادة 7: العبور المباشر

يخضع المسافرون والأمتعة والبضائع في حالة العبور المباشر من خلال إقليم أي من الطرفين المتعاقدين دون ترك مجال المطار المخصص لهذا الغرض إلى مراقبة بسيطة. كما يخضع المسافرون والأمتعة والبضائع في حالة العبور المباشر من خلال إقليم أي من الطرفين

المتعاقدين دون ترك مجال المطار المخصص لهذا الغرض إلى مراقبة مكثفة لدواعي أمن الطيران أو مكافحة المخدرات أو تجنب الدخول غير الشرعي أو لظروف خاصة.

المادة 8: رسوم الاستعمال

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

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

المادة 9: التعريفات

1- لن يكون الطرفان المتعاقدان ملزمين بإيداع التعريفات المفروضة من قبل مؤسسات النقل الجوي أو المصادقة عليها.

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

3- دون حصر تطبيق مبادئ المنافسة العادلة وقانون المستهلكين لدى كل طرف متعاقد، يمكن لأي طرف متعاقد المبادرة بطلب المشاورات وفقا للمقتضيات المنصوص عليها بالمادة 18 (مشاورات وتعديلات) من هذا الاتفاق، وذلك قصد:

أ- تجنب التعريفات والممارسات التمييزية غير المعقولة؛

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

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

المادة 10: تبادل المعلومات

تزود سلطات الطيران الخاصة بكل طرف متعاقد سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر، بناء على طلب هذا الأخير بالمعلومات المتعلقة بحركة النقل المنجزة على الخدمات المعتمدة من طرف مؤسساتها الجوية المعنية. وتشمل هذه المعلومات الإحصائيات وجميع المعلومات الأخرى غير السرية اللازمة لتحديد حجم الحركة المنجزة من طرف هذه المؤسسات على الخدمات المعتمدة.

المادة 11: الاعتراف بالشهادات والرخص

1- يعترف كل من الطرفين المتعاقدين بصلاحيات شهادات صلاحية الطائرة للطيران وشهادات الأهلية لأفراد طاقم الطائرة والإجازات المسلمة أو المصادق عليها طبقا لقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر والسارية المفعول، وذلك بهدف تشغيل الطرق الجوية المحددة في ملحق هذا الاتفاق، شريطة أن تكون الالتزامات التي يتم تسليم تلك الشهادات والرخص أو المصادقة عليها بموجبها مساوية أو أعلى من الحد الأدنى للمعايير التي وضعت بموجب الاتفاقية.

2- غير أنه يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في الرفض بعدم الاعتراف، للملاحة داخل إقليمه، بصلاحيات تلك الشهادات والرخص التي منحت لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 12: السلامة الجوية

1- يجوز لكل من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن القواعد القياسية الخاصة بالسلامة لدى الطرف المتعاقد الآخر في المجالات المتعلقة بتجهيزات وخدمات الطيران، وأطقم القيادة، والطائرات، وتشغيل الطائرات. ويجب أن تتم تلك المشاورات في غضون ثلاثين (30) يوما ابتداء من تاريخ تقديم هذا الطلب.

2- إذا وجد أحد الطرفين المتعاقدين، بعد تلك المشاورات، أن الطرف المتعاقد الآخر لا يعتمد بالفعل قواعد متعلقة بالسلامة ولا يطبقها في المجالات المشار إليها في الفقرة 1 من هذه المادة بحيث تقي بالحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية، فإن الطرف المتعاقد الأول يبلغ الطرف المتعاقد الآخر بتلك الاستنتاجات وبالخطوات التي تعتبر ضرورية لاحترام المعايير الدنيا التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية، ويجب على الطرف المتعاقد الآخر عندئذ أن يتخذ الإجراءات التصحيحية الملائمة. ويكون عدم اتخاذ الطرف المتعاقد الآخر الإجراءات المناسبة في غضون 15 يوما أو في مدة أطول كما اتفق عليه، سببا لتطبيق الفقرة الفرعية (هـ) من الفقرة 1 من المادة 4 (سحب أو إلغاء أو تعليق أو حد رخص التشغيل) من هذا الاتفاق.

3- طبقا للمادة 16 من الاتفاقية، من المتفق عليه أيضا أن تخضع أي طائرة تقوم بتشغيلها مؤسسة /مؤسسات للطيران تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أو يتم استئجارها، على خدمات من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، عندما تتواجد على إقليم الطرف المتعاقد الآخر للتفتيش من جانب المندوبين المرخص لهم من الطرف المتعاقد الآخر، على متن الطائرة وحولها للتأكد من صلاحية وثائق الطائرة ووثائق طاقمها وكذا من حالة الطائرة وتجهيزاتها ظاهريا (المشار إليه في هذه المادة "عملية التفتيش")، شريطة ألا يتسبب ذلك في تأخير غير معقول في تشغيل الطائرة.

4- إذا أفضت عملية أو عمليات التفتيش إلى ما يلي:

أ- قلق بالغ بشأن عدم احترام طائرة أو تشغيلها للحد الأدنى للمعايير التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية؛ أو

ب- قلق بالغ بشأن الاعتماد والتطبيق الفعليين للمعايير السلامة التي وضعت في ذلك الوقت بموجب الاتفاقية؛

فإنه يحق للطرف المتعاقد الذي أجرى عملية التفتيش لأغراض المادة 33 من الاتفاقية أن يستنتج أن الالتزامات التي تم بموجبها تسليم الشهادات والرخص فيما يتعلق بالطائرة وطاقمها أو المصادقة عليها، أو أن الالتزامات التي بموجبها يتم تشغيل الطائرة لا تساوي أو تفوق الحد الأدنى للمعايير المحددة بموجب الاتفاقية.

5- في حالة ما إذا رفض ممثل مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي إمكانية مباشرة عملية تفتيش الطائرة المشغلة بمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين طبقا للفقرة 3 من هذه المادة، فإنه يحق للطرف المتعاقد الآخر أن يستنتج وجود القلق البالغ من الحالات المذكورة بالفقرة 4 من هذه المادة ويتوصل إلى الخلاصات المذكورة بتلك الفقرة.

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

7- يجب إلغاء كل إجراء تم اتخاذه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقا للفقرتين 2 أو 6 من هذه المادة حال انتهاء السبب الذي أدى إلى اتخاذ هذا الإجراء.

المادة 13: أمن الطيران

1- يؤكد الطرفان المتعاقدان وفقا لحقوقهما 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. وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي،

يتعين على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا بشكل خاص وفقا لأحكام الاتفاقية المتعلقة بالجراءات وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة 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 الموجهة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعة في مونتريال بتاريخ 23 سبتمبر 1971 وبروتوكولها الإضافي 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 وكل الاتفاقيات أو البروتوكولات المتعلقة بأمن الطيران التي ينضم إليها 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 الموضوع من جانب منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة كملاحق للاتفاقية بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية على الطرفين المتعاقدين، كما يتعين على كل طرف متعاقد إلزام مشغلي الطائرات المدونين بسجلاته أو الذين يتواجد مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليمه، ومشغلي المطارات الموجودة في إقليمه، بالتصرف طبقا لأحكام أمن الطيران المذكورة.

4- يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز إلزام مشغلي طائراته بمراعاة أحكام أمن الطيران المشار إليها في الفقرة 3 من هذه المادة، 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 الفعال للإجراءات الملزمة داخل إقليمه، من أجل حماية الطائرات، وضمان تفتيش الركاب، والطاقم، والأمتعة اليدوية، والأمتعة والبضائع، ومؤمن 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 معقولة لمواجهة تهديد معين.

5- حين يقع حادث أو تهديد بالاستيلاء غير المشروع على طائرة مدنية، أو أي أفعال غير مشروعة أخرى ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وأطقمها وكذلك ضد المطارات أو تجهيزات وخدمات الملاحة الجوية، يتعين على كل طرف متعاقد أن يساعد الطرف المتعاقد الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملزمة التي تستهدف إنهاء الواقعة أو التهديد بوقوعها بسرعة وأمان.

6- حين يكون لطرف متعاقد دوافع معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر لم يحترم مقتضيات السلامة الجوية لهذه المادة، فإنه يمكن لذلك الطرف المتعاقد أن يطلب مشاورات فورية مع الطرف المتعاقد الآخر.

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

8- عند وقوع تهديد فوري واستثنائي، يمكن لأي طرف متعاقد أن يتخذ الإجراءات المؤقتة قبل مرور 15 يوما.

9- يجب إلغاء كل إجراء تم اتخاذه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقا للفقرة 7 من هذه المادة بعد امتثال الطرف المتعاقد الآخر لمقتضيات هذه المادة.

المادة 14: الإعفاء من الرسوم الجمركية والضرائب ورسوم أخرى

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

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

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

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

ج- الوقود وزيوت التشحيم والمواد الاستهلاكية المخصصة لتموين الطائرات عند الوصول/ العبور/ المغادرة والمشغلة على الخدمات المعتمدة من طرف مؤسسة/ مؤسسات النقل

الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر حتى ولو استعملت هذه المؤن على جزء من الرحلة المنجزة على إقليم الطرف المتعاقد الذي شحنت منه.

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

4- تعفى الأمتعة والبضائع العابرة مباشرة، من رسوم 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 مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد موافقة سلطات جمارك ذلك الطرف المتعاقد الآخر، ويمكن لسلطات الجمارك هذه أن تفرض وضع هذه التجهيزات والأدوات والمؤن تحت مراقبتها إلى أن يعاد نقلها أو إذا تم الاتفاق بشأنها على خلاف ذلك طبقاً للقوانين والأنظمة الجمركية.

المادة 15: مقر الضريبة

إن المداخل الناتجة عن تشغيل الرحلات الجوية الدولية من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة من طرف أحد الطرفين المتعاقدين، لا تخضع للرسوم الضريبية إلا في الدولة/الجهة التي يوجد فيها المقر الرئيسي والفعلي لتلك المؤسسة.

المادة 16: الأنشطة التجارية

1- وفقاً لقوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الآخر، يمنح لكل مؤسسة/مؤسسات النقل الجوي معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين الحقوق التالية:

أ- فيما يتعلق بالدخول والإقامة والعمل، جلب وإبقاء، فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر، موظفيها الإداريين والمختصين الآخرين وكذا التجهيزات المكتبية والتجهيزات الأخرى ذات الصلة والمستلزمات الترويجية الضرورية لتشغيل خدماتها الجوية الدولية؛

ب- توظيف موظفين تقنيين وإداريين وتجاريين من جنسيتها وذلك وفق القوانين والأنظمة الجاري بها العمل في الدولة التي سيشغل بها هؤلاء الموظفون؛

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 مباشرة وبواسطة وكلائها أو وسطاء آخرين إذا رغبت في ذلك، ويجب أن يجري هذا البيع بالعملة المحلية أو بالعملات القابلة للتحويل الخاصة بالدول الأخرى؛

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

ز - دفع النفقات المحلية، بما في ذلك شراء الوقود، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وذلك بالعملة المحلية. كما يجوز لمؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين، إذا رغبت بذلك، دفع تلك النفقات بإقليم الطرف المتعاقد الآخر بعملات قابلة للتحويل بشكل حر وفق أنظمة العملة المحلية.

2- يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين إبرام اتفاقيات التعاون في التسويق التجاري وفق القوانين والأنظمة والسياسات الوطنية، كالاتفاقيات المتعلقة بنظام السعة المحجوزة، أو المشاركة في نظام تقاسم الرموز أو التأجير مع مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أو مؤسسات طرف ثالث، شريطة أن تتوفر هذه المؤسسات على رخصة التشغيل المناسبة.

3- قد يفرض على مؤسسة النقل الجوي التجاري إيداع أي من اتفاقيات التعاون في التسويق التجاري المقترحة لدى سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين قبل اعتمادها.

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

المادة 17: تأجير الطائرات

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

2- مع مراعاة الفقرة 1 من هذه المادة، يجوز لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين تشغيل خدمات طبقا لهذا الاتفاق عن طريق استعمال طائرات مستأجرة تحترم الائترامات المنصوص عليها في المادة 12 (السلامة الجوية) والمادة 13 (أمن الطيران) من هذا الاتفاق.

المادة 18: مشاورات وتعديلات

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

2. يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات يمكن أن تتم عبر محادثات شفوية أو عن طريق تبادل المراسلات. ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك، تبدأ هذه المشاورات في أجل ثلاثين (30) يوما من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للطلب.

3- يتم أي تعديل لهذا الاتفاق أو ملحقه عن طريق تبادل المذكرات الدبلوماسية، ويدخل حيز التنفيذ في التاريخ المنصوص عليه في آخر مذكرة.

المادة 19: الاتفاقيات متعددة الأطراف

في حالة دخول اتفاقية للنقل الجوي متعددة الأطراف، تم قبولها من الطرفين المتعاقدين، حيز التنفيذ، ترجح مقتضيات هذه الاتفاقية. تتم كل المباحثات المتعلقة بتحديد إلى أي مدى يتم انهاء، تعويض أو تعديل أو تكميل هذا الاتفاق بمقتضيات الاتفاقية متعددة الأطراف، وفقا للمادتين 18 و21 من هذا الاتفاق.

المادة 20: تسوية الخلافات

1- إذا نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين حول تأويل أو تطبيق هذا الإتفاق، فإنهما يعملان جاهدين على تسويته أو لا عن طريق المشاورات والمفاوضات المباشرة.

2- إذا لم يتم التوصل إلى تسوية بالطرق المشار إليها أعلاه، يعرض الخلاف بطلب من أحد الطرفين المتعاقدين على محكمة (تسمى فيما بعد "الهيئة التحكيمية") تتألف من ثلاثة حكام. يعين كل من الطرفين المتعاقدين حكما واحدا ويتفق الحكمان المعينان على تعيين الحكم الثالث. ويتعين ألا يكون الحكم الثالث مواطنا لأحد الطرفين المتعاقدين، ويتأسس هذا الحكم الهيئة التحكيمية.

3- يعين كل من الطرفين المتعاقدين حكما في أجل ستين (60) يوما من تاريخ استلام أحد الطرفين المتعاقدين إشعارا موجه من الطرف المتعاقد الآخر، عبر القنوات الدبلوماسية، يطلب من خلاله عرض الخلاف على تحكيم هيئة تحكيمية، ويعين الحكم الثالث في غضون ستين (60) يوما إضافية. إذا لم يعين أحد الطرفين المتعاقدين حكما خلال المدة المحددة أو إذا لم يتم تعيين الحكم الثالث خلال المدة المحددة، يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من رئيس مجلس

منظمة الطيران المدني الدولي تعيين حكم أو حكام بحسب ما يقتضيه الحال. وإن كان الرئيس من نفس جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، فإن نائب الرئيس الأكثر أقدمية يتولى التحكيم ما لم يكن غير مؤهل لذلك.

4- تحدد الهيئة التحكيمية نظامها الداخلي.

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

6- يمثل الطرفان المتعاقدان لكل قرار/قرارات صادر(ة) عن الهيئة التحكيمية.

7- إذا لم يمثل أحد الطرفين المتعاقدين لقرار الهيئة التحكيمية الصادر بمقتضى هذه المادة، يجوز للطرف المتعاقد الآخر بقدر ما يدوم عدم الامتثال، حد أو سحب أو تعليق أو إلغاء الحقوق أو الامتيازات التي منحها بموجب هذا الاتفاق للطرف المتعاقد المخل أو لمؤسسة /مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة له.

المادة 21: إنهاء الاتفاق

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين، في أي وقت، أن يشعر الطرف المتعاقد الآخر، كتابة وعبر القنوات الدبلوماسية، بنيته في إنهاء هذا الاتفاق. على أن يتم إبلاغ هذا الإشعار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي. في هذه الحالة ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد مرور إثني عشر (12) شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للإشعار، أو بعد أي مدة أقصر تم الاتفاق عليها بين الطرفين المتعاقدين، ما لم يتم سحب الإشعار باتفاق مشترك قبل انتهاء مدة الصلاحية. إذا لم يتم التوصل بإشعار بالاستلام من الطرف المتعاقد الآخر، فيعتبر أن الإشعار قد تم تسلمه بعد مضي أربعة عشر (14) يوما من تاريخ تسلم منظمة الطيران المدني الدولي لنفس الإشعار.

المادة 22: تسجيل الإتفاق

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

المادة 23: الدخول حيز التنفيذ

يدخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ بتاريخ آخر إشعار، بواسطة تبادل المذكرات الدبلوماسية، يخبر من خلاله أحد الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر باستكمال الإجراءات القانونية الداخلية المطلوبة طبقا لقوانينه وأنظمتها لدخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ.

وإثباتا لذلك وقع المفوضان المخول لهما من قبل حكومتيهما على هذا الاتفاق؛
حرر بدار السلام، بتاريخ 24 أكتوبر 2016، في نظيرين أصليين باللغتين العربية
والإنجليزية، وللنصين معا نفس الحجية. في حال وجود أي اختلاف في التأويل يرجح النص
الإنجليزي.

عن

حكومة المملكة المغربية

عن

حكومة جمهورية تنزانيا المتحدة

صلاح الدين مزوار

وزير العمل والنقل والاتصال

ماكامي مباراوا

وزير الشؤون الخارجية والتعاون

الملحق

الطرق

I- الطرق المغربية

النقط بالمغرب: أية نقطة أو أي نقط

النقط الوسطية: أية نقطة أو أي نقط

النقط بتنزانيا: المطار الدولي لجوليوس نيري، ومطار كيليمانجارو الدولي، ومطار عبيد
أمان كاروم الدولي

النقاط ما وراء أية نقطة أو أي نقط

II- الطرق التنزانية

النقط بتنزانيا: أية نقطة أو أي نقط

النقط الوسطية: أية نقطة أو أي نقط

النقط بالمغرب: الدار البيضاء وأي نقطتين أخريين

النقاط ما وراء: أية نقطة أو أي نقط

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