

قرار رئيس جمهورية مصر العربية

رقم ١٨٠ لسنة ١٩٩٠

بشأن الموافقة على اتفاق النقل الجوي بين حكومتى جمهورية مصر

العربية والجمهورية التونسية والموقع في تونس

بتاريخ ١٩٨٩/١٢/٨

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الفقرة الثانية من المادة ١٥١ من الدستور ؛

قرر :

(مادة وحيمة)

ووفق على اتفاق النقل الجوي بين حكومتى جمهورية مصر العربية والجمهورية التونسية والموقع في تونس بتاريخ ١٩٨٩/١٢/٨ ، وذلك مع التحفظ بشرط التصديق ،

صدر برئاسة الجمهورية في ١٩ رمضان سنة ١٤١٠ (١٥ أبريل سنة ١٩٩٠)

حسنى مبارك

وافق مجلس الشعب على هذا القرار بجاسته المعقودة في ٢٦ شوال سنة ١٤١٠

الموافق ٢١ أيار سنة ١٩٩٠

اتفاق

بين

حكومة جمهورية مصر العربية

و

حكومة الجمهورية التونسية

بشان النقل الجوي

إن حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة الجمهورية التونسية المشار إليهما فيما بعد بعبارة الطرفين المتعاقدين رغبة منهما في تشجيع النقل الجوي بين جمهورية مصر العربية والجمهورية التونسية ورغبة منهما في تطبيق مبادئ وأحكام معاهدة الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر ١٩٤٤ فقد اتفقنا على ما يلي:

(المادة الأولى)

التعريف

مالم يقتضى سياق النص معنى آخر يكون للعبارات الآتية المعانى الموضحة أمامها فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق .

(١) المعاهدة :

تعنى معاهدة الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر سنة ١٩٤٤ وتشمل أى ملحق ضم إليها وفقا للمادة (٩٠) منها وأى تعديل يدخل عليها أو على ملاحقها وفقا للمادتين (٩٠) و (٩٤) منها يصبح معاري المفعول بالنسبة للدولتين .

(ب) ساعات الطيران :

بالنسبة لجمهورية مصر العربية ، تعنى الهيئة المصرية العامة للطيران المدني ويمثلها رئيس مجلس إدارتها أو من ينوب عنه أو أى هيئة أخرى يعهد إليها بوظائفها الحالية أو بوظائف مماثلة ، وبالنسبة للجمهورية التونسية وزارة النقل (إدارة الطيران المدني) أو من ينوب عنها أو أى هيئة أخرى يعهد إليها القيام بمهامها الحالية أو مهام مماثلة .

(ج) المؤسسة المعنية :

يقصد بها مؤسسة النقل الجوي أو شركات الطيران التي يعينها أحد الطرفين المتعاقدين باخطار كتابي إلى سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر لتسيير الخطوط الجوية المبينة في ذلك الإخطار وفقا للمادة الرابعة من هذا الاتفاق .

(د) خطوط جوية " (و) " خطوط جوية دولية "و" مؤسسة نقل جوي "و" الهبوط لأغراض غير تجارية " يقصد بها المعنى المحدد لها في المادة (٩٦) من المعاهدة .

(هـ) إقليم :

يقصد بكلمة " إقليم " بالنسبة لأي من الطرفين المتعاقدين المساحات الأرضية والمياه الإقليمية الملاصقة لها والتي تخضع لسيادته .

(و) الحمولة :

بالنسبة للطائرة تعني الحمولة التي تعرضها الطائرة بأجر والتي تقدمها على طريق محدد وعلى جزء من هذا الطريق .

(ز) مقدار الحمولة بالنسبة لخط جوي متفق عليه :

تعني كمية الحمولة بالطائرة المستعملة على هذا الخط الجوي إضروبة بأى عدد رحلات هذه الطائرة في مدة محددة على الطريق المحدد أو جزء منه .

(ح) خط جوي نقل بضائع بحت :

يقصد به خط جوي دولي لنقل البضائع والبريد أيهما أو كليهما والذي لا ينقل عليه ركاب بمقابل فيما عدا تابعوا المؤسسات المعنية .

(ط) " معدات الطائرة " و " مؤن الطائرة " و " قطع الغيار " :

تكون لهذه العبارات المعاني المعطاة لها في الملحق التاسع من المعاهدة .

(ص) الملحق :

١ - يقصد به الملحق المرفق بهذا الاتفاق أو كما يعدل فيما بعد وفق أحكام

المادة الرابعة عشر (الفقرة الثانية) من هذا الاتفاق .

٢ - يعتبر الملحق المرفق بهذا الاتفاق جزءاً لا يتجزأ من الاتفاق نفسه وكل إشارة إلى الاتفاق تعتبر كذلك إشارة إلى الملحق إلا إذا نص صراحة على خلاف ذلك .

(المادة الثانية)

منح الحقوق

يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في هذا الاتفاق لتمكين المؤسسات المعنية من إنشاء وتشغيل الخطوط الجوية على الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق والتي تسمى فيما بعد بالخطوط المتفق عليها والطرق المحددة على التوالي .

(المادة الثالثة)

حقوق النقل والامتيازات

١ - مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق يكون للمؤسسة التي يعينها أى من الطرفين المتعاقدين عند قيامها بتشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة الحق في :

(أ) أن تعبر طائراتها لإقليم الطرف المتعاقد الآخر دون هبوط .

(ب) أن تهبط في ذلك الإقليم لأغراض غير تجارية .

(ج) أن تهبط في ذلك الإقليم في النقاط المعنية لذلك الطريق في ملحق هذا الاتفاق

وذلك لغرض أخذ وإنزال حركة نقل جوى دولى من ركاب وبضائع و بريد

قادمة من أو قاصدة إلى الإقليم المذكور ، أو أى بلد ثالث طبقاً للخطوط

الجوية المتفق عليها والموضحة بملاحق هذا الاتفاق .

٢ - ليس في نص الفقرة " ١ " من هذه المادة ما يمكن تفسيره بحيث يسمح للمؤسسة المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بحق أخذ ركاب أو بضائع أو بريد من مكان ما في إقليم الطرف المتعاقد الآخر للنقل مقابل أجر أو مكافأة إلى مكان آخر من الإقليم ذاته .

(المادة الرابعة)

التعيين والتصريح

١ - يمكن لأى من الطرفين المتعاقدين الذى منحت له الحقوق المبينة فى الملحق المرفق بهذا الاتفاق البدء فى تشغيل أى من الخطوط المتفق عليها كلها أو جزء منها فوراً و من تاريخ لاحق وفقاً لرغبته وبعد :

(أ) أن يقوم الطرف المتعاقد الذى منحت له هذه الحقوق بتعيين مؤسسة أو مؤسسات نقل جوى لتشغيل الخطوط المتفق عليها وإخطار الطرف الآخر بذلك كتابة .

(ب) أن يصدر الطرف المتعاقد الذى منح هذه الحقوق ترخيص التشغيل المطلوب لهذه المؤسسة أو المؤسسات وفقاً للقوانين واللوائح المطبقة لديه وفى أبدر وقت ممكن .

٢ - يجوز أن يطلب من المؤسسة المعنية من قبل أى من الطرفين المتعاقدين أن تقدم إلى سلطات الطيران المدنى لدى الطرف المتعاقد الآخر ما يثبت أنه يتوفر فيها الشروط التى تتطلبها هذه السلطات عادة وبصورة معقولة لتشغيل الخطوط الجوية الدولية .

(المادة الخامسة)

الوقف والالغاء وفرض الشروط

١ - لأى من الطرفين المتعاقدين الحق فى عدم الموافقة على تعيين مؤسسة نقل جوى وكذلك الحق فى وقف أو إلغاء الحقوق المبينة فى المادة الثالثة من هذا الاتفاق بالنسبة لمؤسسة معينة أو فرض ما يراه ضرورياً من شروط يجب على المؤسسة المعنية إتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى أية حالة لا يقتنع فيها ذلك الطرف ببناء على أسباب جديدة بأن جزءاً هاماً من ملكية هذه المؤسسة وإدارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الذى عينها أو فى يد رعاياه .

٢- لآى من الطرفين المتعاقدين الحق فى وقف تمتع أية مؤسسة نقل جوى معينة من الحقوق المبينة فى المادة الثالثة من هذا الاتفاق أو فرض ما يراه ضروريا من شروط يجب اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى حالة تقصير المؤسسة فى اتباع القوانين والأنظمة المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذى منح الحقوق أو فى حالة عدم قيام المؤسسة المعنية بالتشغيل طبقا لشروط المقررة فى هذا الاتفاق بشرط ألا يتخذ هذا الإجراء إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر ما لم يكن الإيقاف الفورى ضروريا لمنع الاستمرار فى مخالفة القوانين واللوائح أو لغرض تأمين سلامة الطيران .

٣- فى حالة اتخاذ إجراء من قبل أحد الطرفين طبقا لأحكام هذه المادة فلا تتأثر حقوق الطرف المتعاقد الآخر المبينة فى هذا الاتفاق .

(المادة السادسة)

تكافؤ الفرص

١- يجب أن تتاح للمؤسسة أو المؤسسات المعنية من جانب كل من الطرفين المتعاقدين فرص عادلة ومتكافئة فى استثمارها لحركة النقل الدولية على الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة .

٢- يجب على المؤسسة أو المؤسسات المعنية التابعة لآى من الطرفين المتعاقدين أثناء تشغيلها للخطوط المتفق عليها أن تأخذ فى الاعتبار مصالح المؤسسة المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر بحيث لا تؤثر تأثيرا ضارا بالخطوط الجوية التى تقوم بها الأخيرة على نفس الطريق الجوى أو جزء منه .

(المادة السابعة)

أحكام تنظيم السعة

(أ) يشكل استثمار الخدمات بين الطرفين المتعاقدين حقا أساسيا وأوليا بالنسبة إليهما .

(ب) من أجل استثمار هذه الخدمات :

١- تكون السعة المعروضة موزعة بالتساوى بين المؤسسات المعنية

من قبل الطرفين المتعاقدين .

٢ - تكون السعة الإجمالية المعروضة للاستعمال على كل من الطرق ،
مناسبة مع الاحتياجات التي يمكن ترقها بصورة معقولة .

تأميناً لاحتياجات نقل غير منتظرة أو مؤقتة على هذه الخطوط ، على مؤسسات
النقل الجوي المعينة أن تقرر فيما بينها الإجراءات المناسبة لتأمين هذه الزيادة
المؤقتة في النقل ، وعليها أن تعلم فوراً سلطات الطيران في بلد كل منهما ولهذا
السلطات التشاور إذا وجدت ذلك مفيداً .

(ج) يراعى عند استثمار الخدمات المتفق عليها أن تكون السعة المقدمة من قبل
المؤسسة أو المؤسسات المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين مضافاً إليها
السعة المقدمة من المؤسسة أو المؤسسات المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر
متناسبة مع حاجة الجمهور للنقل على الطرق المحددة وأن يكون هدفها الرئيسي
توفير سعة تتناسب مع الحاجات القائمة والتي يمكن توقعها بطريقة معقولة .

(د) تحدد القواعد التي تراعى نقل الركاب والبضائع والبريد في حالات الأخذ
والانزال بين نقاط على الطرق المحددة في ملحق هذا الاتفاق . تقع في أراضي
الطرف المتعاقد الآخر ، ونقاط تقع في دولة ثالثة ، وفقاً للبادئ العامة
التي تقضى بأن تكون السعة متناسبة ، ضمن حدود المعقول ، مع :

١ - متطلبات النقل بين البلد الذي تنشأ منه الحركة والبلد الذي ينتهي
إليه النقل .

٢ - حاجات النقل في المنطقة التي تعبرها خدمات المؤسسة أو المؤسسات
المعينة مع مراعاة الخطوط الجوية الأخرى التي تقوم بتسييرها مؤسسات
النقل الجوي التابعة للدول التي تشملها هذه المنطقة .

٣ - احتياجات المؤسسات المعينة في عملياتها العابرة .

(هـ) قبل البدء باستثمار الخدمات المتفق عليها يجب أن تكون السعة المقدمة وكل
تعديل لاحق بطراً عليها موضع اتفاق بين المؤسسات المعينة من قبل الطرفين
المتعاقدين وتخضع لموافقة سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين .

(المادة الثامنة)

بيان التشغيل والمعلومات الإحصائية

١ - على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعنية بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر مقدما وفي أقرب وقت ممكن بصورة من تعريفية الأجر وجدول المواعيد وبم - بطاراً على كل منها من تعديلات وأية بيانات مناسبة تتعلق بتشغيل الخطوط المتفق عليها بما في ذلك معلومات عن الحمولة المقدمة على كل من الطرق المعنية وبأية بيانات أخرى تتطلبها سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر للتأكد من صحة تطبيق أحكام هذا الاتفاق .

٢ - على كل من الطرفين المتعاقدين أن يلزم مؤسساته المعنية بأن تمد سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر بإحصاءات حركة النقل على الخطوط المتفق عليها مبينا فيها أصل هذا النقل ومقصده النهائي .

(المادة التاسعة)

تحديد أجور النقل

١ - تحدد أجور النقل على أي من الخطوط المتفق عليها على أساس معقول مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بما في ذلك اقتصاديات التشغيل والربح المعقول ومميزات كل خط (بما في ذلك السرعة ومستوى الراحة) . ومع مراعاة الأجور المعمول بها لدى المؤسسات الأخرى التي تعمل على أي جزء من الطرق المحددة . وتحدد هذه الأجور وفقاً للأحكام الواردة في هذه المادة .

٢ - يجب أن يتفق إذا أمكن على الأجور المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة بالنسبة لكل من الطرق المحددة بين المؤسسات المعنية المختصة وبعد مشاورة المؤسسات الأخرى المشغلة على كل الطريق أو على جزء منه ويتم هذا الاتفاق كلما أمكن ذلك وفقاً للقرارات الخاصة بتنظيم الأجور التي يصدرها اتحاد مؤسسات النقل الجوي الدولية .

- ٣ - وتخضع الأجور المحددة على الوجه المقدم لموافقة سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين وتصبح نافذة المفعول بعد ثلاثين يوما من تسلم سلطات الطيران المذكورة بيان بهذه الأجور ما لم تعلن إحدى هذه السلطات عدم موافقتها عليها كتابيا.
- ٤ - إذا لم يتم الاتفاق بشأن الأجور والتعريفات بين المؤسسات المعنية و/أو بين سلطات الطيران فعلى الطرفين المتعاقدين محاولة الاتفاق على تحديدها وعليهما اتخاذ كل ما يلزم لتنفيذ ما اتفقا عليه . فإذا لم يتم الاتفاق بينهما يعالج الخلاف وفقا لأحكام المادة الخامسة عشر من هذا الاتفاق وحتى يسوى هذا الخلاف بالاتفاق أو تطبيقا لأحكام المادة الخامسة عشرة من هذا الاتفاق تبقى التعريفات المعمول بها سارية المفعول .

(المادة العاشرة)

الاعفاءات الجمركية والرسوم

- ١ - لا تخضع الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم المشابهة للطائرات المستعملة على الخطوط المتفق عليها بواسطة المؤسسة أو المؤسسات المعنية من قبل أى من الطرفين المتعاقدين وكذلك ما يكون على متنها من المعدات العادية وقطع الغيار ومواد الوقود وزيوت التشحيم ونحزين الطائرات (بما في ذلك المواد الغذائية والمشروبات والدهان) لدى نزولها بإقليم الطرف المتعاقد الآخر . وبشرط أن تظل هذه المعدات والمواد جميعها على متن الطائرة إلى الوقت الذى يعاد فيه تصديرها أو إلى الوقت الذى يتم فيه استعمالها على جزء الرحلة فوق ذلك الإقليم .

- ٢ - تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم المشابهة قطع الغيار ومواد الوقود وزيوت التشحيم والمعدات العادية ونحزين الطائرة التى تمون بها طائرات المؤسسات المعنية التابعة لأى من الطرفين المتعاقدين فى إقليم الطرف المتعاقد الآخر والتى تستعمل فى تشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها وبشرط مراعاة ما تنص عليه اللوائح الجمركية الممبقة لدى الطرف الآخر .

ويسرى هذا الإعفاء من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم المشابهة على قطع الغيار والمعدات التي تحصل عليها من المخازن التابعة للمؤسسات الأخرى بقصد تركيبها أو شحنها على الطائرات تحت إشراف السلطات الجمركية .

٣ - تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم المشابهة قطع الغيار ومواد الوقود وزيوت التشحيم وخزين الطائرة المستوردة لحساب المؤسسات المعنية والتابعة لأى من الطرفين المتعاقدين والتي يتم تخزينها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر تحت الإشراف الجمركي لغرض استعمالها في تموين الطائرات التابعة لتلك المؤسسات المعنية بشرط مراعاة اللوائح الجمركية المطبقة في هذا الإقليم .

(المادة الحادية عشرة)

رسوم الهبوط والتسهيلات الملاحية

تكون الرسوم التي يفرضها كل من الطرفين المتعاقدين أو التي يسمح بفرضها على طائرات المؤسسة المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر مقابل استعمالها المطارات والتسهيلات الأخرى الواقعة تحت سلطة الطرف الأول عادة ومعمولة ويجب الا تزيد عن الرسوم التي تدفعها المؤسسة أو المؤسسات المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر .

(المادة الثانية عشر)

تحويل فائض الإيرادات

١ - يُمنح كل طرف متعاقد مؤسسات النقل الجوي المعنية للطرف المتعاقد الآخر حق التحويل لفائض الإيرادات على المصروفات التي تتكتمه في إقليمه وتم هذه التحويلات بدون أى تأخير لا مبرر له وفقا لسعر التحويل الرسمي المطبق على عمليات التحويل الجارية وللنظم النقدية المعمول بها في كل من البلدين .

٢ - وفي حالة وجود اتفاق دفع سارى المفعول بين الطرفين المتعاقدين تكون أحكامه واجبة التطبيق .

(المادة الثالثة عشر)

أمن الطيران

١ - يؤكّد الطرفان المتعاقدان من جديد ، تمشياً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولى ، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدنى من أفعال التدخل غير المشروع ، يشكل جزءاً من هذا الاتفاق وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولى ، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا وفقاً لأحكام اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التى ترتكب على متن الطائرات الموقعة فى طوكيو فى ١٤ سبتمبر (أيلول) ١٩٦٣ واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة فى لاهائى فى ١٦ ديسمبر (كانون أول) سنة ١٩٧٠ واتفاقية قمع الأفعال التى ترتكب ضد سلامة الطيران المدنى الموقعة فى مونتريال فى ٢٣ سبتمبر (أيلول) سنة ١٩٧١ .

٢ - يقدم كل من الطرفين المتعاقدين عند الطلب إلى الطرف الآخر كل المساعدة الضرورية لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التى ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات وتجهيزات ومرافق الملاحة الجوية ، ومع أى تهديد آخر ضد أمن الطيران المدنى .

٣ - يتصرف الطرفان المتعاقدان ، فى العلاقات المتبادلة بينهما ، وفقاً لأحكام أمن الطيران الموضوعة من جانب منظمة الطيران المدنى الدولى والمحددة فى صورة ملاحق لاتفاقية الطيران المدنى الدولى بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية على الطرفين ، وعليهما أن يلزما مستثمرى الطائرات المسجلة لديهما أو المستثمرين الذين يكون مركز أعمالهم الرئيسى أو محل إقامتهم الرئيسى فى إقليميهما ومستثمرى المطارات فى إقليميهما ، بالتصرف وفقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة .

٤ - يوافق كل طرف متعاقد على الزام هؤلاء المستثمرين بمراجعة أحكام الأمن المشار إليهما فى الفقرة (٣) أعلاه التى يقتضيها الطرف الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو مغادرته أو أثناء الوجود فيه ، وعلى كل طرف متعاقد أن

يتأكد من التطبيق الفعال للإجراءات الملائمة داخل إقليمه من أجل حماية الطائرة وأن يفحص الركاب والطاقم والأمتعة اليدوية الأخرى والبضائع ومستودعات الطائرات قبل وأثناء صعود الركاب أو تحميل البضائع وعلى كل طرف متعاقد أن ينظر بعين الرعاية لأي طلب من الطرف المتعاقد الآخر بإتخاذ إجراءات أمنية خاصة لمواجهة تهديد معين .

٥ - حين يقع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو أى أفعال غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطواقمها ، أو المطارات وتجهيزات ومرافق الملاحة الجوية ، يساعد كل طرف متعاقد الطرف الآخر عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تستهدف الإسراع في إنهاء الواقعة أو وضع حد للتهديد بها وذلك بسرعة وأمان .

(المادة الرابعة عشر)

المشاورات وتعديل الاتفاق

١ - تحقيقاً للتعاون الوثيق بين الطرفين المتعاقدين تقوم سلطات الطيران لديهما بالتشاور فيما بينهما بصفة منتظمة بقصد ضمان اتباع وتنفيذ القواعد والشروط المنصوص عليها في هذا الاتفاق .

٢ - إذا رغب أحد الطرفين المتعاقدين في تعديل أى حكم من أحكام هذا الاتفاق أو ملحقه فله في أى وقت أن يطلب الدخول في مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر للاتفاق على التعديلات المطلوبة ويجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال ستين يوماً (٦٠ يوماً) من تاريخ الطلب وما يتم الاتفاق عليه من تعديلات يصبح نافذ المفعول :

(١) بالنسبة لصلب الاتفاق متى تبادل الطرفان المتعاقدان مذكرات باستيفاء الإجراءات الدستورية اللازمة لكل منهما لوضع هذه التعديلات موضع التنفيذ .

(ب) بالنسبة للملحق متى تأيدت بتبادل مذكرات دبلوماسية .

٣ - إذا أبرمت معاهدة متعددة الأطراف بشأن النقل الجوى تكون سارية المفعول بالنسبة لكل من الطرفين المتعاقدين يعدل هذا الاتفاق بما يتفق بأحكام المعاهدة المذكورة .

(المادة الخامسة عشر)

تسوية الخلافات

١ - إذا قام نزاع بين الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بتفسير هذا الاتفاق أو تطبيقه فعلى الطرفين المتعاقدين أن يعملوا أولا على إنهاء الخلافات بالمفاوضة فيما بينهما .

٢ - إذا تعذر على الطرفين المتعاقدين الوصول إلى حل للخلاف بالمفاوضة بينهما خلال تسعين (٩٠) يوما من تاريخ إخطار أحد الطرفين المتعاقدين للطرف الآخر الموضوع :

(١) جاز لهما الاتفاق على إحالة موضوع الخلاف إلى هيئة تحكيم أو إلى أى شخص أو هيئة أخرى للفصل فيه ، وتشكل هيئة التحكيم المشار إليها وفقا للقواعد التالية :

١ - يقوم كل طرف متعاقد بتعيين محكم .

٢ - يعين المحكم الثالث الذى سيقوم برئاسة هيئة التحكيم .

أما :

أولا - بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين ، أو

ثانيا - إذا لم يتفق الطرفان المتعاقدان فى مدى ستين (٦٠) يوما من تاريخ الاتفاق على إحالة موضوع الخلاف إلى هيئة تحكيم أو إلى أى شخص أو هيئة أخرى للفصل فيه يقوم رئيس مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى بتعيينه بناء على طلب أى من الطرفين المتعاقدين وبعد التشاور مع كل منهما .

(ب) إذا لم يوافق أى من الطرفين المتعاقدين على إحالة النزاع إلى أى شخص أو هيئة تحكيم كما هو موضح فى الفقرة (١) من هذه المادة يجوز للطرف المتعاقد الآخر أن يرفع النزاع إلى مجلس الهيئة الدولية للطيران المدنى .

٣ - يجوز لأى من الطرفين المتعاقدين أن يطلب من الجهة التى رفع إليها النزاع طبقا للفقرة الثانية من هذه المادة أن تتخذ خلال ثلاثين يوما من تاريخ تقديم هذا الطلب ما تتطلبه الضرورة الملحة من إجراءات مؤقتة للحفاظ على حقوق الطرفين المتعاقدين .

٤ - وإذا لم تتمكن هيئة التحكيم من حل النزاع بالطرق الودية فلها أن تصدر قراراتها بالأغلبية العادية للأصوات وتحدد هيئة التحكيم قواعد الإجراءات التى تتبع أمامها وكذلك مقرها ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك ويتعهد الطرفان المتعاقدان باحترام وتنفيذ القرار الذى يصدر عن هيئة التحكيم وفقا لهذه المادة .

٥ - إذا لم يخضع أحد الطرفين المتعاقدين أو أية مؤسسة معينة من أحد الطرفين لأحكام الفقرة (٤) من هذه المادة فللطرف المتعاقد الآخر أن يحدد أو يوقف أو يلغى الحقوق التى منحها بمقتضى هذا الاتفاق ويحمل كل طرف من الطرفين المتعاقدين مصاريف الحكم المعين من قبله على أن يتحملا مناصفة مصاريف رئيس هيئة التحكيم .

(المادة السادسة عشر)

انهاء الاتفاق

لأى من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر برغبته فى إنهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ هذا الإخطار فى نفس الوقت إلى الهيئة الدولية للطيران المدنى .

وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد انقضاء اثنى عشر شهرا على تاريخ تسلم الإخطار المشار إليه من قبل الطرف المتعاقد الآخر إلا إذا سحب هذا الإخطار باتفاق مشترك بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المهلة .

وإذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسليمه الإخطار فيعتبر أنه قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر يوما على تسلم الهيئة الدولية للطيران المدنى للإخطار .

(المادة السابعة عشر)

التسجيل

يسجل هذا الاتفاق وأية تعديلات تدخل عليه وفقا لأحكام المادة الرابعة عشر من هذا الاتفاق لدى الهيئة الدولية للطيران المدني .

(المادة الثامنة عشر)

تطبيق القوانين والأنظمة

١ - تسرى القوانين والأنظمة واللوائح المعمول بها لدى كل من الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بدخول الطائرات المستعملة فى الملاحة الجوية الدولية إلى إقليمه أو مغادرتها له أو المتعلقة باستغلال هذه الطائرات أو ملاحظتها على طائرات المؤسسة أو المؤسسات المعينة التابعة للطرف الآخر أثناء وجودها داخل حدود إقليمه .

٢ - على الركاب وأعضاء هيئة قيادة الطائرات ومصدرى البضائع بالجو أن يلتزموا سواء بأنفسهم أو بواسطة الغير الذى يعمل باسمهم ولحسابهم بتنفيذ القوانين والأنظمة واللوائح السارية فى إقليم كل من الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بدخول ونحروج وبقاء البضائع والركاب وأعضاء هيئة القيادة ولاسيما مايتعلق بالدخول والإقامة والهجرة وجوازات السفر والجمارك والجمرك الصحى .

(المادة التاسعة عشر)

الاعتراف بصحة الشهادات

يعترف كل من الطرفين المتعاقدين بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والإجازات الصادرة أو المعتمدة من الطرف المتعاقد الآخر والتي مازالت سارية المفعول وذلك بقصد استغلال الخطوط الجوية المتفق عليها ومع ذلك يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الاعتراف فيما يتعلق بالطيران فوق إقليمه بشهادات الصلاحية للطيران وشهادة الأهلية والإجازات الصادرة أو المعتمدة من الطرف المتعاقد الآخر والممنوحة لرعاياه .

(المادة العشرون)

سريان المفعول

يصبح هذا الاتفاق نافذ المفعول من تاريخ تبادل المذكرات الدبلوماسية الدالة على إنجاز الطرفين المتعاقدين إجراءات التصديق على الاتفاق .

وإثباتا لما تقدم قام الموقعان أدناه بالتوقيع على هذه الاتفاقية وذلك بموجب السلطة المخولة لهما لهذا الغرض .

حررت هذه الاتفاقية بتونس من نسختين أصليتين باللغة العربية يوم الجمعة ٨ ديسمبر ١٩٨٩ ميلادية الموافق (٩ جمادى الأولى ١٤١٠ هجرية) .

عن حكومة الجمهورية التونسية

أحمد السماوي

وزير النقل

عن حكومة جمهورية مصر العربية

فؤاد سلطان

وزير السياحة والطيران المدني

ملحق الطرق الجوية

١ - يحق للمؤسسة المعنية من جانب الجمهورية التونسية تسيير الخطوط الجوية الآتية في كلا الاتجاهين :

(١) نقط في تونس / نقاط في ليبيا / القاهرة / جدة .

(ب) يجوز للخطوط الجوية التونسية التشغيل إلى أبوظبي بشرط عقد اتفاق تجارى مع مؤسسة مصر للطيران .

٢ - يحق للمؤسسة المعنية من جانب جمهورية مصر العربية تسيير الخطوط الجوية الآتية في كلا الاتجاهين :

(١) نقط في جمهورية مصر العربية / نقط في ليبيا / تونس / الجزائر / نقط في المغرب .

(ب) يجوز لمؤسسة مصر للطيران التشغيل إلى نقطة في أوروبا تحددها المؤسسة فيما بعد وبشرط عقد اتفاق تجارى مع الخطوط التونسية .

٢ - يحق للمؤسسات المعنية من قبل أى من الطرفين المتعاقدين عدم الهبوط في أية نقطة من النقاط المشار إليها عالياً في كلا أو بعض رحلاتها بشرط أن تبدأ الخطوط المتفق عليها من نقطة واقعة في إقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسة .

وزارة الخارجية

قرار رقم ٦٥ لسنة ١٩٩٠

نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية

بعد الاطلاع على قرار السيد رئيس الجمهورية رقم ١٥٢ لسنة ١٩٩٠ الصادر بتاريخ ١٥/٤/١٩٩٠ بشأن الموافقة على اتفاقية النقل الجوي بين جمهورية مصر العربية والجمهورية التونسية الموقعة في تونس بتاريخ ٨/١٢/١٩٨٩ ؛

وعلى موافقة مجلس الشعب بتاريخ ٢١/٥/١٩٩٠ ؛

وعلى تصديق السيد رئيس الجمهورية بتاريخ ٢٤/٥/١٩٩٠ ؛

قرر :

(مادة وحيدة)

تشر في الجريدة الرسمية اتفاقية النقل الجوي بين جمهورية مصر العربية والجمهورية التونسية الموقعة في تونس بتاريخ ٨/١٢/١٩٨٩

ويعمل بها اعتبارا من ٧/٦/١٩٩٠ ؛

صدر بتاريخ ١٧/٧/١٩٩٠

نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية

د. أحمد عصمت عبد المجيد