

قرار رئيس جمهورية مصر العربية

رقم ٥٦٩ لسنة ١٩٩٠

بشأن الموافقة على اتفاق النقل الجوى بين حكومتى جمهورية

مصر العربية ودولة قطر والموقع فى القاهرة

بتاريخ ١٩٩٠/٦/٤

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الفقرة الثانية من المادة ١٥١ من الدستور ؛

قرر :

(مادة وحيدة)

ووفق على اتفاق النقل الجوى بين حكومتى جمهورية مصر العربية ودولة
قطر والموقع فى القاهرة بتاريخ ١٩٩٠/٦/٤ ، وذلك مع التحفظ بشرط التصديق .

صدر برئاسة الجمهورية فى ٦ جمادى الآخرة سنة ١٤١١ هـ (٢٣ ديسمبر
سنة ١٩٩٠ م) .

حسنى مبارك

وافق مجلس الشعب على هذا القرار بجلسته المعقودة فى ٢٧ جمادى الآخرة

سنة ١٤١١ هـ الموافق ١٣ يناير سنة ١٩٩١ م .

اتفاق

بين

حكومة جمهورية مصر العربية

وحكومة دولة قطر

بشأن النقل الجوي

ان حكومة جمهورية مصر العربية ، وحكومة دولة قطر اللتين سيتشار اليهما فيما بعد بعبارة (الطرفين المتعاقدين) .

رغبة منهما في تشجيع النقل الجوي وتنظيمه بين جمهورية مصر العربية ودولة قطر ،

ورغبة منهما في تطبيق مبادئ وأحكام معاهدة الطيران المدني الدولي المعدة للتوقيع في شيكاغو بتاريخ ٧ ديسمبر ١٩٤٤ ،
فقد اتفقتا على ما يلي :

(المادة الاولى)

التعريف

ما لم يقتض سياق النص معنى آخر يكون للعبارات الآتية المعانى الموضحة أمامها فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق .

(أ) المعاهدة :

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

(ب) سلطات الطيران :

بالنسبة لجمهورية مصر العربية ، تعنى وزير السياحة والطيران المدنى
أو الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى ويمثلها رئيس مجالس ادارتها
أو من ينوب عنه أو أى هيئة أخرى يعهد اليها بوظائفها الحالية أو
بوظائف مماثلة ، وبالنسبة لدولة قطر وزير المواصلات والنقل أو أى
شخص يعهد اليه القيام بوظائف مماثلة .

(ج) المؤسسة المعنية :

يقصد بها مؤسسة النقل الجوى أو شركات الطيران التى يعينها أحد
الطرفين المتعاقدين باخطار كتابى الى سلطات طيران الطرف المتعاقد
الأخر لتيسير الخطوط الجوية الميينة فى ذلك الاخطار وفقا للمادة
الرابعة من هذا الاتفاق .

(د) « خطوط جوية » و « خطوط جوية دولية » و « مؤسسة نقل
جوى » و « الهبوط لأغراض جوية تجارية » : يقصد بها المعانى المحددة
لكل منها فى المادة (٩٦) من المعاهدة .

(هـ) اقليم :

يقصد بكلمة « اقليم » بالنسبة لأى من الطرفين المتعاقدين المساحات
الأرضية والمياه الاقليمية الملاصقة لها والتى تخضع لسيادته وفقا للمادة
«٢» من المعاهدة .

(و) الحمولة :

بالنسبة للطائرة تعنى الحمولة التى تتركبها الطائرة بأجزائها التى تقدمها
على طريق محدد أو على جزء من هذا الطريق .

(ز) مقدار الحمولة بالنسبة لخط جوى متفق عليه :

تعنى كمية الحمولة بالطائرة المستعملة على هذا الخط الجوى
مضروبة في عدد رحلات هذه الطائرة في مدة محددة على الطريق
المحدد أو جزء منه .

(ح) خط جوى نقل بضائع بحت :

يقصد به خط جوى دولى لنقل البضائع والبريد أيهما أو كليهما والذي
لا ينقل عليه ركاب بمقابل فيما عدا تابعو المؤسسات المعينة .

(ط) « معدات الطائرة » و « مؤن الطائرة » و « قطع الغيار » :

تكون لهذه العبارات المعانى المحددة لها في الملحق التاسع من
المعاهدة .

(ي) الملحق :

يقصد به الملحق المرفق بهذا الاتفاق أو أى تعديل يدخل عليه وفق
أحكام المادة الرابعة عشرة (الفقرة الثانية) من هذا الاتفاق .

(المادة الثانية)

منح الحقوق

يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في هذا
الاتفاق لتمكين المؤسسات المعينة من انشاء 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 إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون هبوط .

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

(ج) أن تهبط في ذلك الاقليم في النقاط المعينة لذلك الطريق في ملحق هذا الاتفاق وذلك لغرض أخذ وانزال حركة نقل جوى دولى من ركاب وبضائع وبريد قادمة من أو قاصدة الى الاقليم المذكور ، أو أى بلد ثالث طبقا للخطوط الجوية المتفق عليها والموضحة بسلاحق هذا الاتفاق .

٢ - ليس في نص الفقرة (١) من هذه المادة ما يمكن تفسيره بأنه يسمح للمؤسسة المعينة 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 الى مكان آخر من الاقليم ذاته .

(المادة الرابعة)

التعيين والتصريح

١ - يمكن لأى من الطرفين المتعاقدين الذى منحت له الحقوق المينة في الملحق المرفق بهذا الاتفاق البدء في تشغيل أى من الخطوط المتفق عليها كلها أو جزء منها فوراً أو من تاريخ لاحق وفقاً لـرغبته وبشرط أن يتخذ ما يلي :

(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 الذي منح هذه الحقوق ترخيص التشغيل المطلوب لهذه المؤسسة أو المؤسسات على وجه السرعة وفقا للقوانين واللوائح المطبقة لديه .

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

(المادة الخامسة)

الوقف والغاء ووضع الشروط

١ - لأى من الطرفين المتعاقدين الحق فى عدم الموافقة على تعيين مؤسسة نقل جوى وكذلك الحق فى وقف أو الغاء الحقوق المبينة فى المادة الثالثة من هذا الاتفاق بالنسبة لمؤسسة معينة أو فرض ما يراه ضروريا من شروط يجب على المؤسسة المعنية اتباعها للتمتع بهذه الحقوق وذلك فى أية حالة لا يقتنع فيها ذلك الطرف بناء على أسباب جدية بأن جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة وادارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الذى عينها أو فى يد رعاياه .

٢ - لأى من الطرفين المتعاقدين الحق فى وقف تمتع أية مؤسسة نقل جوى معينة بالحقوق 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 للشروط المقررة فى هذا الاتفاق بشرط ألا يتخذ هذا الاجراء الا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر ما لم يكن الايقاف الفورى ضروريا لمنع الاستمرار فى مخالفة القوانين واللوائح أو لغرض تأمين سلامة الطيران .

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

(المادة السادسة)

تكافؤ الفرص

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

٢ - يجب على المؤسسة أو المؤسسات المعينة التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أثناء تشغيلها للخطوط المتفق عليها أن تأخذ في الاعتبار مصالح المؤسسة المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر بحيث لا تؤثر تأثيرا ضارا على الخطوط الجوية التي تقوم بها الأخيرة على نفس الطريق الجوي أو جزء منه .

(المادة السابعة)

أحكام تنظيم السعة

(أ) يمكن استثمار الخدمات بين اقليمي الطرفين المتعاقدين حقا أساسيا وأوليا بالنسبة اليهما .

(ب) من أجل استثمار هذه الخدمات :

١ - تكون السعة المعروضة موزعة بالتساوي بين المؤسسات المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين .

٢ - تكون السعة الاجمالية المعروضة للاستعمال على كل من الطرق ، متناسفة مع الاحتياجات التي يمكن ترقبها بصورة معقولة .

وتأمينا لحاجات نقل غير منتظرة أو مؤقتة على هذه الخطوط على مؤسسات لنقل الجوي المعينة أن تقرر فيما بينها الاجراءات المناسبة لتأمين هذه الزيادة المؤقتة في النقل ، وعليها أن تعلم فورا سلطات الطيران في بلد كل منهما . ولهذه السلطات التشاور اذا وجدت ذلك مفيدا .

(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 مدفعا الرئيسي توفير سعة تتناسب مع الحاجات القائمة والتي يمكن توقعها بطريقة معقولة .

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

١ - متطلبات النقل بين البلد الذى تنشأ منه الحركة والبلد الذى ينتهى اليه النقل .

٢ - وحاجات النقل فى المنطقة التى تعبرها خدمات المؤسسة أو المؤسسات المعينة مع مراعاة الخطوط الجوية الأخرى التى تقوم بتسييرها مؤسسات النقل الجوى التابعة للدول التى تشملها هذه المنطقة .

٣ - واحتياجات المؤسسات المعينة فى عملياتها العابرة .

(هـ) قبل البدء باستثمار الخدمات المتفق عليها يجب أن تكون السعة المقدمة وكل تعديل لاحق يطرأ عليها موضع اتفاق بين المؤسسات المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين وتخضع لموافقة سلطات الطيران المدنى 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 تعريفه الأجور وجداول المواعيد وما يطرأ على كل منها من تعديلات وأية بيانات مناسبة تتعلق بتشغيل الخطوط المتفق عليها بسا في ذلك معلومات عن الحمولة المقدمة على كل من الطرق للمعينة 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 باحصاءات حركة النقل على الخطوط المتفق عليها مينا فيها أصل هذا النقل ومقصده النهائي .

(المادة التاسعة)

تحديد أجور النقل

١ - تحدد أجور النقل على أى من الخطوط المتفق عليها على أساس معقول مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بسا في ذلك اقتصاديات التشغيل والربح المعقول وسميزات كل خط ومع مراعاة الأجور المعمول بها لدى المؤسسات الأخرى التي تعمل على أى جزء من الطرق المحددة . وتحدد هذه الأجور وفقا للأحكام الواردة في هذه المادة .

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

٣ - تخضع الأجور المحددة على الوجه المتقدم لوافق سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين وتصبح نافذة المفعول بعد ثلاثين يوما من تسليم 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 بحسم الخلاف وفقا لأحكام المادة الخامسة عشرة 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 للرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم المشابهة الطائرات 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 وخزین الطائرات (بما فى ذلك المواد الغذائية والمشروبات والدخان) لدى نزولها باقليم الطرف المتعاقد الآخر . بشرط أن تظل هذه المعدات والمواد جميعها على متن الطائرة الى الوقت الذى يعاد فيه تصديرها أو الى الوقت الذى يتم فيه استعمالها على جزء الرحلة فوق ذلك الاقليم .

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

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

٣ - تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش والرسوم المشابهة قطع الغيار ومواد الوقود وزيوت التشحيم وخزين الطائرة المستوردة لحساب المؤسسات المعينة والتابعة لأى من الطرفين المتعاقدين والتي يتم تخزينها فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر تحت الاشراف الجمركى ولغرض استعمالها فى تسويل الطائرات التابعة لتلك المؤسسات المعينة بشرط مراعاة اللوائح الجمركية المطبقة فى هذا الاقليم .

(المادة الحادية عشرة)

رسوم الهبوط والتسهيلات الملاحية

لا يجوز أن تكوّن الرسوم التي يفرضها أو يأذن بعرضها أى من الطرفين المتعاقدين على مؤسسة النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر مقابل استخدامها للمطارات والتسهيلات الأخرى الواقعة تحت ادارته أعلى من تلك التي تدفعها مؤسسة النقل الجوى الوطنية التابعة لذلك الطرف والتي تعمل على الخدمات الجوية الدولية المماثلة مقابل استخدامها لنفس المطارات والتسهيلات الأخرى .

(المادة الثانية عشرة)

تحويل فائض الإيرادات

١ - يمنح كل طرف متعاقد مؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر حق التحويل لفائض الإيرادات (بعد خصم المصروفات) الذي حققته فى اقليم الطرف المتعاقد الآخر ، وتتم هذه التحويلات بدون أى تأخير لا مبرر له وفقاً لسعر التحويل الرسمى المطبق على عمليات التحويل التجارية وللنظم النقدية المعمول بها فى كل من البلدين .

٢ - وفي حالة وجود اتفاق دفع سارى المفعول بين الطرفين المتعاقدين ،
فكون أحكامه هي الواجبة التطبيق .

(المادة الثالثة عشرة)

امن الطيران

١ - يؤكد الطرفان المتعاقدان ان تمشيا مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون
الدولى ، الى التزام كل منهما نحو الآخر بحماية امن الطيران المدنى من أفعال
التدخل غير المشروع ، يشكل جزءا من هذا الاتفاق وبدون تقييد لعمومية حقوقهما
والتزاماتهما بموجب القانون الدولى ، فان على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا وفقا
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 لاهائ 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 الطاب من الطرف الآخر كل
المساعدة الضرورية لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع عن الطائرات المدنية وغير
ذلك من الأفعال غير المشروعة التى ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها
وطاقمها والمطارات وتجهيزات ومرافق الملاحة الجوية ، ومنع أى تهديد آخر ضد
أمن الطيران المدنى .

٣ - يتصرف الطرفان المتعاقدان ، فى العلاقات المتبادلة بينهما ، وفقا
لأحكام امن الطيران الموضوعه من جانب المنظمة الدولية للطيران المدنى والمحدده
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

في اقليمهما ومستثمرى المطارات في اقليميهما بالتصرف وفقا لأحكام أمن الطيران المذكورة .

٤ - يوافق كل طرف متعاقد على التزام هؤلاء المستثمرين بمراعاة أحكام الأمن المشار إليها في الفقرة (٣) من هذه المادة التي يقتضيها الطرف الآخر بالنسبة للدخول الى اقليم الطرف المتعاقد الآخر أو مغادرته أو أثناء الوجود فيه . وعلى كل طرف متعاقد أن يتأكد من التطبيق الفعال للاجراءات الملائمة داخل اقليمه 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 لأى طلب من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ اجراءات 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 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 الاسراع فى انهاء الواقعة أو وضع حد للتهديد بها وذلك بسرعة وأمان .

(المادة الرابعة عشرة)

المشاورات وتعديل الاتفاق

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

٢ - اذا رغب أحد الطرفين المتعاقدين فى تعديل أى حكم من أحكام هذا الاتفاق أو ملحقه فله فى أى وقت أن يطلب الدخول فى مشاورات مع الطرف

المتعاقد الآخر للاتفاق على التعديلات المطلوبة ويجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال ستون (٦٠) يوما من تاريخ الطلب . ويتم التعديل على النحو التالي :

(أ) اذا كان التعديل في أحكام الاتفاق فان الموافقة عليه من جانب كل من الطرفين يجب أن تتم وفقا للاجراءات الدستورية المعمول بها لدى كل طرف متعاقد ، ولا يصبح التعديل سارى المفعول الا بعد اتمام هذه الاجراءات وتبادل الطرفان مذكرات باستيفاء هذه الاجراءات .

(ب) أما اذا كان التعديل قاصرا على جدول الطرق فيتم الاتفاق على ذلك بين سلطات الطيران المدني في كل من الطرفين المتعاقدين . ويصبح سارى المفعول بمجرد التوقيع عليه من ممثلى الطرفين دون حاجة الى اتخاذ أى اجراء آخر .

٣- اذا أبرمت معاهدة متعددة الأطراف بشأن النقل الجوى وكانت سارية المفعول بالنسبة لكل من الطرفين المتعاقدين ، فيعدل هذا الاتفاق بما يتفق مع أحكام المعاهدة المذكورة .

(المادة الخامسة عشرة)

تسوية المنازعات

١- اذا نشأ أى نزاع بين الطرفين المتعاقدين على تفسير هذا الاتفاق أو تطبيقه فعليهما محاولة فضه بطريق المفاوضات فيما بينهما .

٢- اذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصل الى تسوية عن طريق المفاوضات جاز لهما الاتفاق على احالة النزاع الى هيئة أو شخص للفصل فيه ، فاذا لم يتفقا على ذلك يعرض النزاع بناء على طلب أى من الطرفين المتعاقدين للفصل فيه على هيئة تحكيم مشككلة من ثلاثة محكمين يعين كل طرف متعاقد عضوا واحدا منهم ويتفق العضوان المعينان على اختيار العضو الثالث . وعلى كل من الطرفين المتعاقدين أن يعين محكما خلال ستين (٦٠) يوما من تاريخ تسلم أحد الطرفين المتعاقدين من الطرف المتعاقد الآخر مذكرة بالطرق الدبلوماسية يطلب فيها احالة

الخلاف الى ممثل الهيئة المذكورة ، وعلى أن يتم تعيين العضو الثالث خلال
ستين (٦٠) يوما أخرى .

فاذا تعذر على أى من الطرفين المتعاقدين تعيين العضو الخاص به فى خلال
الفترة المحددة أو اذا لم يتم تعيين العضو الثالث خلال الفترة المذكورة ، كان
لرئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بناء على طلب أى من الطرفين
المتعاقدين القيام بتعيين محكم أو محكمين على حسب ما تقتضيه الحالة ، ويجب
فى مثل هذه الحالة أن يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة وأن يرأس
هيئة التحكيم .

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

٤ - اذا لم تتمكن هيئة التحكيم من حل النزاع بالطرق الودية فلها أن تصدر
قراراتها بالأغلبية العادية للأصوات وتحدد هيئة التحكيم قواعد الاجراءات التى
تتبع أمامها وكذلك مقرها ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك .

٥ - يلتزم الطرفان المتعاقدان باحترام وتنفيذ أى قرار يصدر وفقا لأحكام
هذه المادة .

٦ - اذا لم يخضع أحد الطرفين المتعاقدين أو أية مؤسسة معينة من أحد
الطرفين لأحكام الفقرة (٥) من هذه المادة فللطرف المتعاقد الآخر أن يحدد أو يوقف
أو يلغى الحقوق التى منحها بمقتضى هذا الاتفاق .

٧ - يتحمل الطرفان المتعاقدان جميع مصاريف الفصل فى المنازعات بالتساوى
فاذا كان الفصل فى النزاع من هيئة تحكيم ، تحمل كل طرف من الطرفين المتعاقدين
مصاريف العضو المعين من قبله ، على أن يتحملا مناصفة مصاريف رئيس هيئة
التحكيم .

(المادة السادسة عشرة)

الملحق

يعتبر الملحق المرفق بهذا الاتفاق جزءاً لا يتجزأ من الاتفاق نفسه وكل إشارة الى الاتفاق تعتبر كذلك إشارة الى هذا الملحق الا اذا نص صراحة على خلاف ذلك .

(المادة السابعة عشرة)

انهاء الاتفاق

لأى من الطرفين المتعاقدين فى أى وقت أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر برغبته فى إنهاء هذا الاتفاق على أن يباغ هذا الاخطار فى نفس الوقت الى المنظمة الدولية للطيران المدنى .

وفى هذه الحالة ينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد انقضاء اثنى عشر شهرا على تاريخ تسلم الاخطار المشار اليه من قبل الطرف المتعاقد الآخر الا اذا سحب هذا الاخطار باتفاق مشترك بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المهلة .

واذا لم يقر الطرف المتعاقد الآخر بتسلمه الاخطار فيعتبر أنه قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر يوماً من تاريخ تسلم المنظمة الدولية للطيران المدنى لهذا الاخطار .

(المادة الثامنة عشرة)

التسجيل

يسجل هذا الاتفاق وأية تعديلات تدخل عليه وفقاً لأحكام المادة الرابعة عشرة من هذا الاتفاق لدى المنظمة الدولية للطيران المدنى .

(المادة التاسعة عشرة)

تطبيق القوانين والأنظمة

١ - تسرى القوانين والأنظمة واللوائح المعمول بها لدى كل من الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بدخول الطائرات العاملة فى الملاحة الجوية الدولية الى إقليمه

أو مغادرتها له أو المتعلقة باستغلال هذه الطائرات أو ملاحقتها على طائرات المؤسسة أو المؤسسات المعينة التابعة للطرف الآخر أثناء وجودها داخل حدود اقليمه .

٢ - على الركاب وأعضاء هيئة قيادة الطائرات ومصدرى البضائع بالجو أن يلتزموا سواء بأنفسهم أو بواسطة الغير الذي يعمل باسمهم ولحسابهم بتنفيذ القوانين والأنظمة واللوائح السارية في إقليم كل من الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بدخول وخروج وبقاء البضائع والركاب وأعضاء هيئة القيادة ولا سيما ما يتعلق بالدخول والإقامة والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحي .

(المادة العشرون)

الاعتراف بصحة الشهادات والأجازات

١ - يعترف كل من الطرفين المتعاقدين بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والأجازات الصادرة أو المعتمدة من الطرف المتعاقد الآخر والتي ما زالت سارية المفعول وذلك بقصد استغلال الخطوط الجوية المنصوص عليها . ومع ذلك يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق عدم الاعتراف فيما يتعلق بالطيران فوق اقليمه بشهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والأجازات الصادرة أو المعتمدة لأي من رعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر .

٢ - لسلطات الطيران المدني المختصة لكلا الطرفين المتعاقدين أن تفتش بدون أن تسبب تأخير غير مقبول طائرات الطرف المتعاقد الآخر عند هبوطها أو طيرانها كما أن لها أن تفحص الشهادات والمستندات الأخرى المنصوص عليها في المعاهدة .

(المادة الحادية والعشرون)

تطبيق معاهدة الطيران المدني الدولي

(وشيكاغو سنة ١٩٤٤)

في كل ما لم يرد بشأنه نص خاص في هذا الاتفاق . تطبق أحكام معاهدة الطيران المدني الدولي (شيكاغو سنة ١٩٤٤) طالما أن تلك الأحكام مطبقة على خطوط جوية دولية .

(المادة الثانية والعشرون)

سريان المفعول

يصبح هذا الاتفاق نافذ المفعولاً من تاريخ تبادل وثائق التصديق عليه بالطرق الدبلوماسية .

وإثباتاً لما تقدم فإن الموقعان أدناه بالتوقيع على هذا الاتفاق وذلك بموجب السلطة المخولة لهما لهذا الغرض بعد تبادل وثائق التفويض والتأكد من صحتها .

حرر هذا الاتفاق من نسختين أصليتين باللغة العربية وسلم لكل طرف نسخة للعمل بها .

وقع هذا الاتفاق في القاهرة بتاريخ ١١ ذو القعدة ١٤١٠ هـ الموافق
١٩٩٠/٦/٤ م .

عن

حكومة جمهورية مصر العربية
فؤاد عبد اللطيف سلطان
وزير السياحة والطيران المدني

عن

حكومة دولة قطر
عبد الله صالح المانع
وزير المواصلات والنقل

ملحق الاتفاق (١)

جدول الطرق رقم (أ)

الطرق الجوية التي يحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل دولة قطر تسييرها :

٥	٤	٣	٢	١
نقط فيما وراءها	نقط في ج.م.ع.	نقط في الخليج	نقطة متوسطة	نقطة في دولة قطر
المغرب نقطتان يتم تعيينهما فيما بعد بالاتفاق	القاهرة	البحرين دبي أو الشارقة أبو ظبي مسقط	الظهران جدة الكويت دمشق بغداد نقطة تحدد فيما بعد بالاتفاق	الدرجة

ملاحظات :

- ١ - مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل دولة قطر الحق في تشغيل خطوطها عن طريق أى نقطتين متوسطتين في العمود رقم (٢) .
- ٢ - مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل دولة قطر الحق في أن تجمع في أى رحلة واحدة نقطة واحدة في العمود رقم (٣) مع النقطة المذكورة في العمود رقم (١) .
- ٣ - يمكن ممارسة الحرية الخامسة على النقاط المتوسطة والنقاط الواقعة فيما وراء بالاتفاق التجاري بين المؤسستين المعينتين وموافقة سلطات الطيران المدني في الدولتين على ذلك .
- ٤ - مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل دولة قطر الحق في الغاء الهبوط في أى نقطة من النقاط المذكورة أعلاه وذلك في جميع رحلاتها أو أى منها .

ملحق الاتفاق (١)

جدول الطرق رقم (ب)

الطرق الجوية التي يحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية مصر العربية تسييرها:

٥	٤	٣	٢	١
نقط فيما وراءها	نقط في قطر	نقط في الخليج	نقط متوسطة	نقط في ج.م.ع.
سنغافورة نقطتان يتم تعيينهما فيما بعد بالاتفاق	الدوحة	البحرين دبي أو الشارقة أبو ظبي مسقط	دمشق بغداد الكويت الظهران جدة نقطة تحدد فيما بعد بالاتفاق	القاهرة

ملاحظات :

- ١ - لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية مصر العربية الحق في تشغيل خطوطها عن طريق أى نقطتين متوسطتين في العمود رقم (٢) .
- ٢ - لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية مصر العربية الحق في أن تجمع في أى رحلة واحدة فقط نقطة واحدة في العمود رقم (٣) مع النقطة المذكورة في العمود رقم (٤) .
- ٣ - يمكن ممارسة الحرية الخامسة على النقاط المتوسطة والنقاط الواقعة فيما وراء بالاتفاق التجاري بين المؤسستين المعينتين وموافقة سلطات الطيران المدني في الدولتين على ذلك .
- ٤ - لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية مصر العربية الحق في إلغاء الهبوط في أى نقطة من النقاط المذكورة أعلاه وذلك في جميع رحلاتها أو أى منها .

وزارة الخارجية

قرار رقم ٦٥ لسنة ١٩٩١

نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية

بعد الاطلاع على قرار السيد رئيس الجمهورية رقم ٥٦٩ لسنة ١٩٩٠ بشأن الموافقة على اتفاق النقل الجوي بين حكومتى جمهورية مصر العربية ودولة قطر والموقع فى القاهرة بتاريخ ٤/٦/١٩٩٠ ؛

وعلى موافقة مجلس الشعب بتاريخ ١٣/١/١٩٩١ ؛

وعلى تصديق السيد رئيس الجمهورية بتاريخ ١٦/١/١٩٩١ ؛

قرر :

(مادة وحيدة)

ينشر فى الجريدة الرسمية اتفاق النقل الجوي بين حكومتى جمهورية مصر العربية ودولة قطر الموقع فى القاهرة بتاريخ ٤/٦/١٩٩٠

ويعمل به اعتبارا من ٢٤/٣/١٩٩١

صدر بتاريخ ١٠/٤/١٩٩١

نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية

د. أحمد عصمت عبد المجيد