

## قرار رئيس جمهورية مصر العربية

رقم ١٤١ لسنة ١٩٧٨

بشأن الموافقة على اتفاق النقل الجوي بين جمهورية مصر العربية وجمهورية

كوريا الديمقراطية الشعبية الموقع في القاهرة بتاريخ ٣ أبريل سنة ١٩٧٧

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الفقرة الثانية من المادة ١٥١ من الدستور ؛

قرر :

(مادة وحيدة)

ووفق على اتفاق النقل الجوي بين جمهورية مصر العربية وجمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية الموقع في القاهرة بتاريخ ٣ أبريل سنة ١٩٧٧، وذلك مع التحفظ بشرط التصديق.

صدر برئاسة الجمهورية في ٢٧ ربيع الآخر سنة ١٣٩٨ (٢٦ مارس سنة ١٩٧٨)

أنور السادات

## اتفاق النقل الجوى

بين حكومة جمهورية مصر العربية

وحكومة جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية

بأن حكومة جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية مصر العربية  
ترغبان في عقد اتفاق لغرض تعزيز الصداقة والتعاون بين الدولتين وإنشاء خطوط جوية  
منتظمة بين إقليميهما وإلى ما وراءهما .  
لذلك فقد اتفقتا على الآتى :

( المادة ١ )

### الحقوق الممنوحة :

١ - يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية فيما يتعلق  
بخطوطه الجوية الدولية المنتظمة .

( أ ) حق الطيران عبر إقليمه دون الهبوط .

( ب ) حق الهبوط فى إقليمه لأغراض غير تجارية .

٢ - يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة فى هذا  
الاتفاق لغرض تشغيل خطوط جوية دولية منتظمة على الطرق المحددة فى الجزء المنصوص  
لذلك فى الجدول الملحق بهذا الاتفاق ويطبق على هذه الخطوط والطرق فيما بعد "الخطوط  
المتفق عليها" و "الطرق المحددة" على التوالى وتتمتع المؤسسات التى يعينها كل من الطرفين  
المتعاقدين أثناء تشغيلها لخط جوى متفق عليه على أى طريق محدد بالإضافة للحقوق المحددة  
بالفقرة "أ" من هذه المادة بالحق فى الهبوط فى إقليم الطرف المتعاقد الآخر فى النقاط  
المحددة لهذا الطريق فى الجدول الملحق بهذا الاتفاق لغرض أخذ وإنزال ركاب وبضائع  
بما فيها البريد .

٣ - ليس فى الفقرة الثانية من هذه المادة ما ينحول المؤسسة التابعة لأحد الطرفين  
المتعاقدين الحق فى أخذ ركاب وبضائع بما فيها البريد بأجر أو مكافأة من نقطة داخل إقليم  
الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى داخل نفس الإقليم .

( المادة ٢ )

١ - الطرق التي تسلكها طائرات المؤسسة المعنية من جانب أحد الطرفين المتعاقدين فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر وكذلك الممرات الجوية التي تستعمل في عبور حدودها تقوم سلطات طيران هذا الطرف المتعاقد الآخر بتعيينها فوق إقليمها وتكون هذه الممرات مباشرة بقدر الإمكان .

٢ - يجب أن يكون طاقم الطائرات التي تعمل على الخطوط الجوية المعنية لمؤسسة النقل الجوي المعنية من جانب أى من الطرفين المتعاقدين على علم تام بإجراءات المراقبة الجوية المتبعة بواسطة سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر .

٣ - على سلطات الطيران لدى أى متعاقد تزويد أطقم طائرات المؤسسة المعنية من الطرف المتعاقد الآخر قبل كل رحلة بمعلومات كتابية وأخرى شفوية مكاملة لها بشأن الحالة الجوية على الطريق . ويجب أن تشمل هذه المعلومات التي تقوم قبل الطيران على بيانات عن حالة المطارات والمساعدات الملاحية اللازمة للقيام بالرحلة هذا بالإضافة إلى البيانات المتعلقة بالطقس القائم على طول الطريق بأكمله وفي نقطة الوصول وكذلك التنبؤات الجوية في نقطة الوصول .

٤ - على قائد الطائرة أن يقدم قبل كل رحلة بيان خط سير لسلطات المراقبة الجوية في الدولة التي تبدأ الرحلة منها لتقوم بالموافقة عليه .

٥ - على قائد الطائرة أن يتأكد من وجود استماع مستمر على الترددات اللاسلكية لسلطات المراقبة الجوية المختصة وأن يتأكد من الاستعداد للإرسال الفوري على الترددات اللاسلكية الخاصة بهذه السلطات .

٦ - يكون الاتصال بين الطائرات وسلطات المراقبة الجوية بواسطة التليفون اللاسلكي وإذا استعمل الاتصال بالتليفون اللاسلكي يمكن الاتصال بالإنجرف اللاسلكي مع استعمال الشفرة الدولية الملم يتفق على خلاف ذلك بين سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين .

٧ - تجهز الطائرات المستخدمة على الخطوط الجوية المتفق عليها الخاصة بالمؤسسة الجوية المعنية من جانب أى من الطرفين المتعاقدين على قدر الإمكان بالأجهزة اللازمة لاستعمال جهاز أو أكثر من أجهزة مساعدات الملاحة الجوية والهبوط الآلى الموجودة بإقليم الطرف المتعاقد الآخر.

٨ - يراعى على قدر الإمكان استخدام القواعد القياسية والطرق المستعملة والشفرات التى تقررها أو توصى باستعمالها الهيئة الدولية للطيران المدنى .

٩ - افرض تبادل المعلومات الضرورية لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها بما فى ذلك إرسال إعلانات الطيارين ولأغراض المراقبة الجوية ، على سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين أن تنشئ كلما أمكن دائرة لاسلكية ذات اتجاهين للاتصال المباشر بين النقطة النهائية والنقاط المتوسطة للخطوط الجوية المتفق عليها ويمكن استخدام هذه الدائرة أيضا فى تبادل المعلومات بين مؤسسات النقل الجوى التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين وذلك لضمان حسن سير وانتظام تشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها .

١٠ - تتعهد الأطراف المتعاقدة باتخاذ كافة التدابير الضرورية لضمان سلامة وكفاية عمليات الخطوط المتفق عليها . ولهذا الغرض يقوم كل طرف متعاقد بتزويد طائرات المؤسسة المعنية التابعة للطرف المتعاقد الآخر بكافة الاتصالات اللاسلكية الفنية ، والإضاءة وبالارصاد الجوية ، وبالخدمات الأخرى الضرورية لعمليات تشغيل الخطوط المتفق عليها .

١١ - ينبغى أن تشمل المعلومات التى يقدمها كل طرف متعاقد على البيانات الضرورية عن المطارات الرئيسية والاحتياطية التى تستخدم فى عمليات الخطوط الجوية المتفق عليها ، وعن الطرق التى تسلكها الطائرات داخل إقليم هذا الطرف المتعاقد ، وعن اللاسلكى والمساعدات الملاحية الأخرى المتاحة بالإضافة إلى تسهيلات وإجراءات مراقبة الحركة الجوية .

١٢ - ينبغى أن تشمل المعلومات كذلك على كافة بيانات الأرصاد الجوية المناسبة التى تقدم قبل وأثناء الرحلات على الخطوط الجوية المتفق عليها وتقوم سلطات طيران الطرفين المتعاقدين بإخطار كل منهما الأخرى بالإصطلاحات التى تستخدم لإرسال معلومات الأرصاد الجوية وتتفق فيما بينهما على الفترات المناسبة لإرسال تنبؤات الأرصاد الجوية ، آخذة فى الاعتبار الجداول الموضوعه للخطوط الجوية المتفق عليها .

١٣ - يجب أن تحمل كل طائرة تابعة للمؤسسة المعينة من قبل أى من الطرفين المتعاقدين والتي تعمل على الخطوط الجوية المتفق عليها على الطريق (الطرق) المحددة المستندات التالية :

- (أ) شهادة تسجيلها .
- (ب) شهادة صلاحيتها للطيران .
- (ج) الأجازات والشهادات الخاصة بكل فرد من أعضاء الطاقم .
- (د) سجل الرحلات الخاص بها .
- (هـ) رخصة جهازها اللاسلكى .
- (و) كشف بأسماء طاقمها .
- (ز) كشف بأسماء الركاب والمكان الذى سافر منه والذى يقصده كل منهم إذا كانت الطائرة تحمل ركابا .
- (ح) كشف بالبضائع والبريد وإقرار مفصل عنها إذا كانت الطائرة تحمل بضائع و بريد .

١٤ - يعترف أحد الطرفين المتعاقدين بشهادات صلاحية الطائرة للطيران وشهادات أهلية أعضاء الطاقم والأجازات الممنوحة أو المعتمدة من جانب الطرف المتعاقد الآخر .

١٥ - وبالرغم من ذلك يحتفظ كل طرف متعاقد ، فيما يتعلق بالطيران فوق إقليمه بحقه فى رفض الاعتراف بشهادات الأهلية والأجازات الممنوحة لأى مواطن من مواطنيه من جانب الطرف المتعاقد الآخر .

( المادة ٣ )

### تعيين المؤسسات الجوية :

( ١ ) يحق لكل من الطرفين المتعاقدين أن يعين كتابة للطرف المتعاقد الآخر مؤسسة نقل جوى لغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة .

( ٢ ) على الطرف المتعاقد الآخر عند استلامه لإخطار التعيين أن يصدر دون تأخير ترخيص التشغيل اللازم للمؤسسة المعينة وذلك مع مراعاة أحكام الفقرتين ٣ ، ٤ من هذه المادة .

٣ - يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من المؤسسة المعنية من جانب الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنها تتوافر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين واللوائح التي تطبقها هذه السلطات عادة وبطريقة معقولة على تشغيل الخطوط الجوية الدولية وذلك وفقاً لأحكام المادة ٢ .

٤ - يحق لكل طرف متعاقد رفض منح ترخيص التشغيل المشار إليه في الفقرة الثانية من هذه المادة أو فرض ما يراه ضرورياً من شروط يجب على المؤسسة المعنية اتباعها عند ممارستها للحقوق المبينة في المادة الأولى من هذا الاتفاق وذلك في أية حالة لا يقتنع فيها هذا الطرف المتعاقد بأن جزءاً هاماً من ملكية هذه المؤسسة وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد رعاياه .

٥ - يجوز للمؤسسة التي تعين ويصدر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو تقوم بتشغيل الخطوط المتفق عليها بشرط أن تدون الأجور المطبقة وفقاً لأحكام المادة ١٠ من الاتفاق الحالي سارية المفعول بالنسبة لذلك الخط .

( المادة ٤ )

إلغاء أو وقف ترخيص التشغيل :

١ - يحق لكل طرف متعاقد إلغاء ترخيص التشغيل أو وقف مؤسسة النقل الجوي المعنية من الطرف المتعاقد الآخر عن ممارسة الحقوق المبينة في المادة الأولى من هذا الاتفاق أو فرض ما يراه ضرورياً من شروط على ممارسة هذه الحقوق وذلك :

( أ ) في أية حالة لا يقتنع فيها بأن جزءاً هاماً من ملكية تلك المؤسسة وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد رعاياه أو

( ب ) في حالة تقصير تلك المؤسسة في اتباع القوانين واللوائح المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق ، أو

( ج ) في حالة عدم قيام المؤسسة المذكورة بالتشغيل طبقاً للشروط المقررة في هذا الاتفاق .

٢ - لا يمارس حق الإلغاء أو الوقف أو فرض الشروط المنوطة عنها في الفقرة "أ" من هذه المادة إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر ما لم يكن من الضروري القيام بذلك فور المنع وقوع مخالفات جديدة للقوانين واللوائح .

## ( المادة ٥ )

القوانين واللوائح الوطنية :

تسرى القوانين واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين خاصة تلك المتعلقة:

( أ ) بدخول الطائرات التي تعمل في الملاحة الجوية الدولية في إقليمه أو مغادرتها له أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات وملاحتها على طائرات مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها في ذلك الإقليم .

( ب ) بدخول الركاب أو طاقم الطائرات أو البضائع في إقليمه أو مغادرته ( مثل القواعد المتعلقة بالدخول والخروج والجوازات والجمارك والحصص الصحية وقواعد استبدال العملة ) على الركاب والطاقم والبضائع المنقولة على طائرات المؤسسات المعنية من الطرف المتعاقد الآخر في إقليم الطرف المتعاقد الأول .

## ( المادة ٦ )

إفناء المعدات والوقود وخزين الطائرات من الرسوم :

١ - تعفى الطائرات التي تستخدمها المؤسسات المعنية من أحد الطرفين المتعاقدين على الخطوط الجوية الدولية وكذلك المعدات العادية ومواد الوقود والزيوت وخزين الطائرات " بما في ذلك من مواد غذائية ومشروبات ودخان " الموجودة على متن هذه الطائرات من كافة الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الرسوم المشابهة عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشرط بقاء هذه المعدات والمؤن على متن الطائرات إلى حين إعادة تصديرها أو استعمالها على جزء الرحلة الذي يتم فوق ذلك الإقليم .

٢ - تعفى كذلك من نفس الفرائض والضرائب والرسوم فيما عدا الرسوم المتعلقة بالخدمة المقدمة :

( أ ) خزين الطائرات الذي تزود به في إقليم طرف متعاقد في الحدود التي تحددتها سلطات هذا الطرف المتعاقد وذلك لاستعماله على متن الطائرات المغادرة التي تعمل على خط جوي دولي للطرف المتعاقد الآخر .

(ب) قطع الغيار التي تستورد إلى إقليم أي من الطرفين المتعاقدين لصيانة أو إصلاح الطائرات التي تستخدمها المؤسسة المعنية من الطرف المتعاقد الآخر على الخطوط الجوية الدولية .

(ج) الوقود وزيوت التشحيم المخصصة لتموين الطائرات التي تستخدمها المؤسسة المعنية من الطرف المتعاقد الآخر على الخطوط الجوية الدولية، حتى إذا أخذت هذه المواد على متن الطائرة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر لاستخدامها على ذلك الجزء من الرحلة الذي يتم فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي تزودت منه الطائرات بهذه المواد .

ويجوز طلب وضع المواد المشار إليها أعلاه في الفقرات أ ، ب ، ج تحت إشراف أو رقابة السلطات الجمركية .

#### ( المادة ٧ )

##### إزالة المعدات والمواد المشابهة :

لا يجوز إزالة معدات الإقلاع العادية وكذلك المواد والمؤن التي يحتفظ بها على متن الطائرات التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد موافقة السلطات الجمركية في ذلك الإقليم وفي هذه الحالة يجوز وضعها تحت إشراف هذه السلطات إلى حين إعادة تصديرها أو إلى أن يتم التصرف فيها وفقا للقواعد الجمركية .

#### ( المادة ٨ )

##### المبادئ التي تحكم تشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها :

- ١ - تتاح فرص عادلة ومتكافئة لمؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين في تشغيلها الخطوط الجوية المتفق عليها على الطرق المحددة بين إقليميهما .
- ٢ - على مؤسسات النقل الجوي المعنية التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين عند قيامها بتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها أن تراعى مصالح مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر بحيث لا تؤثر بلا مبرر على الخطوط التي يقوم الطرف الأخير بتشغيلها على نفس الطرف أو على جزء منها .



٣ - يجب أن تراعى المؤسسات المعنية من قبل الطرفين المتعاقدين عند تشغيلها الخطوط الجوية المتفق عليها أن تكون متناسبة مع احتياجات الجمهور للنقل على الطرق المحددة وأن يكون هدفها الرئيسى هو توفير حمولة بمعامل معقول متناسب مع حاجة النقل الحالية والتي يمكن توقعها بطريقة معقولة لنقل الركاب والبضائع بما فى ذلك البريد التابعة من أو القاصدة إلى إقليم الطرف المتعاقد الذى عينت المؤسسة . وتحدد القواعد التى تحكم نقل الركاب والبضائع بما فى ذلك البريد المنقولين على متن الطائرة لإنزالها فى نقط على الطرق المحددة تقع فى أقاليم دول غير تلك التى عينت المؤسسة ، وفقاً للبادئ العامة التى تفضى بأن تكون الحمولة متناسبة مع :

( أ ) احتياجات النقل إلى ومن إقليم الطرف المتعاقد الذى عينت المؤسسة .

( ب ) احتياجات النقل فى المنطقة التى ترمىها الخطوط المتفق عليها مع مراعاة خطوط النقل الجوى الأخرى التى تقوم بتشغيلها مؤسسات النقل الجوى التابعة للدول التى تشملها المنطقة .

( ج ) احتياجات شركات الطيران فى عملياتها العابرة .

يجوز إمامة النظر فى الحموله المحددة فى الملحق بناء على طلب المؤسسة المعنية من أحد الطرفين المتعاقدين ويجب موافقة السلطات المختصة على الحموله الجديدة وفى حالة عدم الموافقة على الحموله الجديدة بواسطة أحد السلطات المختصة فإن الحموله المتفق عليها والمحددة يستمر تطبيقها . وأى تغيير فى الحموله يجب أن يتم الموافقة عليه .

### ( المادة ٩ )

يمنع كل طرف متعاقد المؤسسة المعنية من الطرف المتعاقد الآخر حق تواجد ممثلين من رعاياه يكون وجودهم لازماً فى النقاط الواقعة فى إقليم الطرف المتعاقد الآخر لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها . ويشدد عدد الممثلين بالاتفاق بين المؤسستين المميتين على أن يقوموا بتقديم ما اتفقا عليه له سلطات الطيران للموافقة عليه . تطبق قوانين ولوائح كل طرف متعاقد على الأشخاص المستخدمين فى إقليمه بواسطة المؤسسة المعنية من الطرف المتعاقد الآخر .

( المادة ١٠ )

( ١ ) فيما يتعلق بالفقرات التالية : - يقصد باصطلاح " التعريفات " الأسعار التي تدفع لنقل الركاب والبضائع والشروط التي في ظلها تطبق هذه الأسعار ، وتشمل أسعار وانعاب الوكالة والخدمات الأخرى الإضافية مع استبعاد مقابل وشروط نقل البريد .

( ٢ ) تحدد التعريفات التي تتقاضاها المؤسسة النابعة لأحد الطرفين المتعاقدين على النقل إلى أو من إقليم الطرف المتعاقد الآخر في مستويات معقولة مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك بما فيها تكاليف التشغيل والربح المعقول والتعريفات التي تطبقها مؤسسات النقل الجوي الأخرى .

( ٣ ) يجب أن يتم الاتفاق كما أمكن بين المرسات المعنية التابعة للطرفين المتعاقدين على التعريفات المشار إليها في الفقرة الثانية من هذه المادة بعد التشاور مع مؤسسات النقل الجوي الأخرى التي تعمل على الطريق كله أو جزء منه ، ويتم التوصل إلى هذا الاتفاق كما أمكن ذلك من طريق استخدام الإجراءات الدولية الخاصة بتحديد التعريفات .

( ٤ ) تعرض التعريفات التي يتم الاتفاق عليها على هذا النحو على سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وذلك قبل الموعد المقترح للعمل بها بنسعين يوماً ( ٩٠ يوماً ) على الأقل ويجوز انقاص هذه المدد طبقاً لاتفاق السلطات المذكورة .

( ٥ ) يجوز أن تتم هذه الموافقة صراحة ، وإذا لم تبد سلطات طيران أي من الطرفين المتعاقدين عدم موافقتها خلال ثلاثين ( ٣٠ ) يوماً من تاريخ عرض التعريفات طبقاً للفقرة ( ٤ ) من هذه المادة فتعتبر أنها قد وافقت عليها . وفي حالة انقاص فترة عرض التعريفات على النحو المشار إليه في الفقرة ( ٤ ) ، فيجوز لسلطات الطيران الاتفاق على أن تكون المدد التي يجب أن يتم خلالها الاخطار بعدم الموافقة ، أقل من ثلاثين ( ٣٠ ) يوماً .

( ٦ ) إذا لم يتم الاتفاق على تعريف معينة وفقاً للفقرة ( ٣ ) من هذه المادة ، أو إذا قامت إحدى سلطات الطيران باخطار سلطات الطيران الأخرى بعدم موافقتها دلي تعريف معينة منقو عليها وفقاً لأحكام الفقرة ( ٣ ) من هذه المادة وذلك خلال الفترة المحددة وفقاً للفقرة ( ٥ ) من هذه المادة ، فعلى سلطات الطيران لدى الطرفين السعي لتحديد اتفاق مشترك بينهما بعد التشاور مع أي دولة أخرى قد يعد رأيها نافعا .

(٧) إذا لم تستطع سلطات الطيران الاتفاق على أي من التعريفات المعروضة عليها طبقاً للفقرة (٤) من هذه المادة أو على تحديد أي من التعريفات وفقاً للفقرة (٦) من هذه المادة يتم تسوية الخلاف طبقاً لأحكام المادة (١٤) من هذا الاتفاق .

(٨) تظل التعريفات المحددة وفقاً لأحكام هذه المادة سارية المفعول حتى يتم تحديد تعريفات جديدة ومع ذلك لا يمتد العمل بأي تعريف محدد وفقاً لهذه الفقرة لمدة أكثر من (١٢) شهراً من التاريخ الذي كان محدداً لانتهاء العمل بها .

### (المادة ١١)

#### إعداد الإحصائيات :

تمتد سلطات الطيران التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر - بناء على طلبها - بالبيانات وإحصاءات الدورية في الحدود المعقولة بغرض مراجعة الخمول التي تقدمها المؤسسة المعنية التابعة للطرف المتعاقد المشار إليه في بداية هذه المادة على الخطوط الجوية المتفق عليها وتشمل هذه البيانات كافة المعلومات اللازمة لتحديد كمية الحركة المنقولة بواسطة هذه المؤسسات على الخطوط المتفق عليها وكذلك مشأ ومقاصد هذه الحركة .

### (المادة ١٢)

#### تحويل الإيرادات :

يكون فائض الإيرادات عن المصروفات الذي تحققه المؤسسة المعنية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر قابلاً للتحويل طبقاً للتوازن وللوائح الوطنية السارية . ويتم هذا التحويل على أساس أسعار الصرف السائدة للمدبوعات العائمة وقت إجراء التحويل .

### (المادة ١٣)

#### التشاور :

(١) تحقيقاً للتعاون الوثيق تقوم سلطات طيران طرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينهما من وقت إلى آخر لضمان تنفيذ أحكام هذا الاتفاق والحدول المالحق به ولمراعاة تطبيقهما على وجه مرض - كما تقوم أيضاً بالتشاور فيما بينهما لغرض تعديل هذه الأحكام كلما كان ذلك ضرورياً

(٢) يجوز لأى طرف متعاقد طاب الدخول فى مشاورات مع الطرف الآخر ، ويجوز أن يكون هذا الطلب شفويا أو كتابيا ويجب أن تبدأ المشاورات خلال ستين ( ٦٠ ) يوما من تاريخ تسلم الطلب ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على مد هذه الفترة .

### ( المادة ١٤ )

#### تسوية الخلافات :

(١) إذا نشأ أى خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعليهما أولا محاولة فضه بطريق المفاوضات بينهما .

(٢) إذا لم يتوصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية الخلاف عن طريق المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالته إلى هيئة للفصل فيه ، فإذا لم يتفقا على ذلك بحال النزاع بناء على طلب أى من الطرفين المتعاقدين إلى محكمة تحكيم مشكلة من ثلاث محكمين للفصل فيه . يعين كل طرف متعاقد عضوا واحدا ويتفق العضوان المعينان على هذا الوجه على اختيار العضو الثالث وهو الذى يقوم برئاسة المحكمة وعلى كل من الطرفين المتعاقدين أن يعين محكما فى خلال ستين ( ٦٠ ) يوما من تاريخ تسلمه مذكرة بالطرق الدبلوماسية من الطرف المتعاقد الآخر يطلب فيها إحالة النزاع إلى التحكيم بواسطة هذه المحكمة ويتم تعيين العضو الثالث خلال ستين ( ٦٠ ) يوما أخرى .

(٣) ويجب على الطرفين المتعاقدين تنفيذ أى قرار يصدر وفقا للفقرة (٢)

من هذه المادة .

(المادة ١٥)

التعديلات :

(١) إذا رغب أحد الطرفين المتعاقدين تعديل أى حكم من أحكام هذا الاتفاق بخلاف جدول الطرق الملحق به فله أن يطلب كتابة الدخول في مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر . وتدخّل التعديلات التي يتفق عليها الطرفان المتعاقدان حيز النفاذ من اليوم التالى لتاريخ تسلم الطرفين المتعاقدين مذكرات بالطريق الدبلوماسى .

(٢) إذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين في تعديل الجدول الملحق فإن هذه التعديلات ، إذا تم الاتفاق عليها بين الطرفين المتعاقدين ، يتم تأكيدها عن طريق تبادل مذكرات بالطرق الدبلوماسية ويسرى مفعولها من تاريخ تبادل هذه المذكرات .

(المادة ١٦)

إنهاء الاتفاق :

يجوز لأى من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر في أى وقت بقراره بإنهاء هذا الاتفاق وفي هذه الحالة ينتهى العمل بالاتفاق بعد مرور ١٢ شهرا من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار مالم يتم سحب إخطار الإنهاء بالاتفاق بينهما قبل انقضاء هذه الفترة .

(المادة ١٧)

تعريف :

فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق ، مالم يقتضى سياق النص خلاف ذلك :

(١) يقصد بعبارة ( ساطات الطيران ) بالنسبة لجمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية إدارة الطيران المدنى ، وفيما يتعلق بجمهورية مصر العربية هيئة الطيران المدنى .

- (ب) يقصد بعبارة "المؤسسة المعنية" أية مؤسسة نقل جوى تم تعيينها ورخص لها طبقا للسادة الثالثة من هذا الاتفاق .
- (ج) يقصد باصطلاح "إقليم" فيما يتعلق بالدولة والأراضي والمياه الإقليمية الملاصقة لها والواقعة تحت سيادة أو سلطة تلك الدولة .
- (د) يقصد باصطلاح "خط جوى" منتظم تستخدم فيه الطائرات بغرض النقل العام للركاب والبضائع بما في ذلك البريد .
- (هـ) يقصد باصطلاح "خط جوى دولي" خط جوى يمر خلال الفضاء الحوى فوق أكثر من إقليم دولة واحدة .
- (و) يقصد باصطلاح "مؤسسة نقل جوى" أى مؤسسة نقل جوى تقوم بإعداد أو تشغيل خط جوى دولي .
- (ز) يقصد باصطلاح "هبوط لأغراض غير تجارية" أى هبوط لأى غرض غير أخذ أو إنزال ركاب وبضائع بما في ذلك البريد .

### ( المادة ١٨ )

#### سريان المفعول :

- يسرى مفعول هذا الاتفاق اعتبارا من اليوم التالى لتاريخ تسليم الطرفين المتعاقدين للاخطار الذى أرسله كل منهما للآخر بتمام إجراءاته الدستورية المتطلبية .
- إثباتا لذلك فإن الموقعين أدناه ، بما لهم من سلطة مخولة من حكوماتهم المدنية قد قاما بالتوقيع على الاتفاق الحالى .
- وقع فى القاهرة فى ٣ إبريل سنة ١٩٧٧ من نسختين باللغات العربية والكورية والإنجليزية ، ولكل منهم حجية متساوية .
- عن حكومة جمهورية مصر العربية      عن حكومة كوريا الديمقراطية الشعبية

## جدول الطرق

( ١ ) تعين حكومة جمهورية مصر العربية شركة الطيران المدني لجمهورية مصر العربية "مصر للطيران" وتعين حكومة جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية شركة الطيران المدني لجمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية شوش مينهاج لتقوم بتشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة .

( ٢ ) يحق للمؤسسة المعنية من جانب حكومة جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية تشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها بين جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية وجمهورية مصر العربية وفيما ورائها في كلا الاتجاهين على الطرق المحددة الواردة فيما يلي : -

- نقطة في جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية إلى القاهرة عن طريق نقاط متوسطة وإلى نقاط فيما ورائها واقعة في دول أخرى يتفق عليها فيما بعد بين سلطات طيران الطرفين المتعاقدين .

( ٣ ) يحق للمؤسسة المعنية من جانب جمهورية مصر العربية تشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها بين جمهورية مصر العربية وجمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية وفيما ورائها في كلا الاتجاهين على الطرق المحددة الواردة فيما يلي : -

- نقط في جمهورية مصر العربية ... .. القاهرة

- نقاط متوسطة ... ..

طهران - الكويت - نقاط في الخليج العربي - كراتشي - بومباي - دكا -  
رانجون - بانجكوك - سنغافورة - هونغ كونج - مايبلا - بكين أوشنغهاي -  
طوكيو .

- نقطة في جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية ... .. بيونج بانج

- نقاط فيما وراء ... .. طوكيو

(٤) يجوز للمؤسسة المعنية من أحد الطرفين المتعاقدين أن تحذف باختيارها الهبوط في نقاط أى طريق (طرق) المحددة على رحلة معينة أو كل رحلاتها بشرط ألا ينصب الحذف على نقاط كوريا الديمقراطية الشعبية أو جمهورية مصر العربية .

(٥) إذا لم تقوم المؤسسة المعنية من جانب أى من الطرفين المتعاقدين بأداء الخدمات الخاصة بحركتها الجوية في إقليم الطرف المتعاقد بواسطة موظفيها فتقوم مؤسسة النقل الجوي بأسناد هذه الخدمات إلى منشأة معتمدة من سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر والتي تحمل جنسية تلك السلطات .

## وزارة الخارجية

قرار :

وزير الدولة للشئون الخارجية

بعد الاطلاع على القرار الجمهورى رقم ١٤١ لسنة ١٩٧٨ الصادر بتاريخ ١٩٧٨/٣/٢٦ بشأن الموافقة على اتفاق النقل الجوى بين جمهورية مصر العربية وجمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية الموقع في القاهرة بتاريخ ١٩٧٧/٤/٣ ؛

وعلى تصديق السيد رئيس الجمهورية بتاريخ ١٩٧٩/١٠/٣ ؛

قرر :

مادة وحيدة : ينشر في الجريدة الرسمية اتفاق النقل الجوى الموقع بتاريخ ١٩٧٧/٤/٣ بين جمهورية مصر العربية وجمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية ، ويعمل به اعتباراً من ١٩٧٩/١١/١٥ ؛

وزير الدولة للشئون الخارجية

د . بطرس بطرس غالى