

## قرار رئيس جمهورية مصر العربية

رقم ١٦٤ لسنة ١٩٩٣

بشأن الموافقة على اتفاق النقل الجوى

بين حكومتى جمهورية مصر العربية وجمهورية أوزبكستان

الموقع فى القاهرة بتاريخ ١٦/١٢/١٩٩٢

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الفقرة الثانية من المادة ١٥١ من الدستور :

**قـرـر :**

( مادة وحيدة )

ووفق على اتفاق النقل الجوى بين حكومتى جمهورية مصر العربية وجمهورية أوزبكستان

الموقع فى القاهرة بتاريخ ١٦/١٢/١٩٩٢ ، وذلك مع التحفظ بشرط التصديق .

صدر برئاسة الجمهورية فى ٦ ذى القعدة سنة ١٤١٣ هـ

( الموافق ٢٨ أبريل سنة ١٩٩٣ م ) .

**حسنى مبارك**

وافق مجلس الشعب على هذا القرار بجلسته المعقودة فى ٢٣ ذى الحجة سنة ١٤١٣ هـ

( الموافق ١٣ يونية سنة ١٩٩٣ م ) .

## اتفاق

### نقل جوى

بين

حكومة جمهورية مصر العربية

وحكومة جمهورية اوزبكستان

بما أن حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة اوزبكستان والمشار إليهما فيما بعد «بالطرفين المتعاقدين» طرفان فى اتفاقية الطيران المدنى الدولى التى فتح باب التوقيع عليها فى شيكاغو فى اليوم السابع من شهر ديسمبر ١٩٤٤

ورغبة منهما فى عقد اتفاق بغرض إنشاء خطوط جوية بين إقليميهما وفيما ورائهما .

وقد اتفقا على مايلى :

### المادة (١)

١ - فيما يتعلق بأغراض هذه الاتفاقية فإن المصطلحات التالية تعنى :

( أ ) تعنى «سلطات الطيران المدنى» فى حالة جمهورية اوزبكستان المدير العام للطيران المدنى أو أى شخص أو هيئة مخول قانونا لممارسة اختصاصاته ، وفى حالة جمهورية مصر العربية - وزير الطيران المدنى ، رئيس مجلس إدارة الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى أو أى شخص مخول قانونا تعهد إليه هاتين السلطتين لأداء مهامها .

(ب) تعنى «مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى المعنية» تلك التى يتم تعيينها

والترخيص لها وفقا للمادة (٤) من الاتفاق الحالى .

(ج) يعنى « إقليم » فيما يتعلق بالدولة مناطق الهبوط والمياه الإقليمية المجاورة والفضاء الذى يعلوها والخاضع لسيادة تلك الدولة .

(د) يعنى اصطلاح « المعاهدة » اتفاقية الطيران المدنى الدولى المفتوحة للتوقيع عليها فى شيكاغو فى اليوم السابع من ديسمبر ١٩٤٤ بما فى ذلك أى ملحق معتمد أو تعديله وفقا للمادة (٩٠) من المعاهدة طالما أن هذه الملاحق وتعديلاتها تم اعتمادها بواسطة الطرفين المتعاقدين وكذلك أى تعديل للمعاهدة يتم طبقا للمادة (٩٤) منها تم التصديق عليه من جمهورية أوزبكستان وجمهورية مصر العربية على التوالى .

(هـ) تعنى اصطلاحات « خط جوى » ، « خط جوى دولى » ، « مؤسسة نقل جوى » ، « الهبوط لأغراض غير تجارية » المعانى المحددة لكل منها طبقا للمادة (٩٦) من المعاهدة .

(و) يعنى اصطلاح « خط جوى متفق عليه » أى خط جوى منتظم يتم تسييره على الطرق المحددة فى ملحق هذا الاتفاق لنقل ركاب وبضائع طبقا للحمولة المتفق عليها .

(ز) يعنى اصطلاح « خط جوى للبضائع » الخط الجوى الدولى الذى يسير بطائرات ينقل عليها بضائع أو بريد (بما فى ذلك الطاقم المعاون) منفصلة أو متصلة وذلك بدون نقل ركاب بمقابل .

(ح) يقصد باصطلاح « مؤسسة النقل الجوى المعينة » مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى التى يتم تعيينها والترخيص لها طبقا للمادة (٢) الترخيص والمادة (٤) التعيين من هذا الاتفاق .

(ط) يقصد باصطلاح «الطرق المحددة» تلك التى يتم تحديدها فى ملحق هذا الاتفاق .  
 (ك) يقصد باصطلاح «تعريفات» الأجرور التى تتلقاها المؤسسة المعينة نظير نقل الركاب والبضائع والشروط التى تطبق بموجبها هذه الأجرور مع استبعاد مقابل وشرط نقل البريد .

#### المادة (٢)

يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة فى هذا الاتفاق بغرض إنشاء خطوط جوية دولية على الطرق المحددة فى ملحق هذا الاتفاق والتى يطلق عليها فيما بعد «الخطوط المتفق عليها» و «انطرق المحددة» على التوالى .

#### المادة (٣)

١ - تتمتع مؤسسات النقل الجوى المعينة بواسطة كل من الطرفين المتعاقدين عند تشغيلها خط متفق عليه على طريق محدد بالحقوق التالية :

( أ ) الطيران دون هبوط عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر .

(ب) الهبوط فى إقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية وذلك فى النقاط المحددة فى ملحق هذا الاتفاق .

(ج) الهبوط فى إقليم الطرف المتعاقد الآخر فى النقاط المحددة لهذا الطريق بملحق هذا الاتفاق بغرض أخذ و / أو إنزال حركة دولية للركاب والبضائع والبريد .

٢ - ليس فى الفقرة (١) من هذه المادة ما يمكن تفسيره على أنه يخول مؤسسات النقل الجوى المعينة التابعة لطرف متعاقد ميزة أخذ ركاب وبضائع بمقابل أو أجر من نقطة بإقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة أخرى فى إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر .

٣ - يحق لكل من مؤسسات النقل الجوى المعينة استخدام كل الممرات الجوية ،  
المطارات وباقى الخدمات المقدمة بواسطة الأطراف المتعاقدة وذلك على أساس مبدأ عدم  
التمييز على النقاط فى الطرق المحددة .

٤ - جميع الأمور الفنية والتجارية المتعلقة بتشغيل الطائرات ونقل الركاب والبضائع  
والبريد على الخطوط المتفق عليها بالإضافة إلى الأمور المتعلقة بالتعاون التجارى وعلى الأخص  
جداول المواعيد ، الخدمات التقنية الأرضية للطائرات وإجراءات الحسابات المالية ،  
يجب حلها باتفاق بين مؤسسات النقل الجوى المعينة من قبل الأطراف المتعاقدة على أن  
تقدم للموافقة عليها من قبل سلطات الطيران المدنى لدى الأطراف المتعاقدة .

#### المادة (٤)

١ - يحق لكل طرف متعاقد أن يعين كتابة لدى الطرف المتعاقد الآخر مؤسسة  
أو مؤسسات نقل جوى بغرض تشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة .

٢ - بمجرد استلام إخطار التعيين فإن على الطرف المتعاقد الآخر أن يصدر بدون  
تأخير تراخيص التشغيل اللازمة لكل مؤسسة أو مؤسسات نقل جوى وذلك مع مراعاة  
أحكام الفقرتين (٣ و ٤) من هذه المادة .

٣ - يجوز لسلطات الطيران المدنى لدى أحد الطرفين المتعاقدين ، قبل إصدار  
تراخيص التشغيل أن تطلب من مؤسسة النقل الجوى المعينة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر  
إثبات أنه تتوافر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين واللوائح التى تطبقها عادة وبشكل  
مقبول هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية الدولية .

٤ - لكل من الطرفين المتعاقدين الحق في رفض منح تراخيص التشغيل المشار إليها في الفقرة (٢) من هذه المادة أو فرض ما يراه ضروريا من شروط في ممارسة مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي للحقوق المشار إليها في المادة (٣) وذلك في أية حالة لا يقتنع فيها هذا الطرف المتعاقد بأن جزءا هاما من هذه المؤسسة أو المؤسسات وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد رعاياه .

٥ - عندما يتم تعيين مؤسسة نقل جوى والترخيص لها على هذا النحو ، فلها أن تبدأ تشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها والمعينة من أجلها بشرط أن تكون سارية المفعول على ذلك الخط تعريفة منشأة وفقا لأحكام المادة (١٠) من هذا الاتفاق .

#### المادة (٥)

١ - يحق لكل طرف متعاقد أن يلغى ترخيص التشغيل أو أن يوقف ممارسة أية مؤسسة نقل جوى معينة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر للحقوق المبينة في المادة (٣) من هذا الاتفاق أو فرض ما يراه ضروريا لممارسة تلك الحقوق وذلك :

( أ ) في أية حالة لا يقتنع فيها بأن الملكية الجوهرية لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي أو إدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة أو المؤسسات أو في يد رعاياه ، أو

(ب) في حالة تقصير تلك المؤسسة في اتباع القوانين أو القواعد سارية المفعول الخاصة بالطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق ، أو

(ج) في حالة عدم قيام مؤسسة النقل الجوي بالتشغيل طبقا للشروط الواردة بالاتفاق الحالى .

٢ - لا يتم الإلغاء أو الوقف أو فرض الشروط المشار إليها فى الفقرة (١) من هذه المادة إلا بعد التشاور مع سلطات الطيران المدنى التابعة للطرف المتعاقد الآخر ما لم يكن من الضرورى القيام بذلك لمنع وقوع مخالفات أخرى للقوانين أو القواعد ، وفى هذه الحالة تبدأ المشاورات فى خلال ٦٠ (ستين) يوما من تاريخ تقديم الطلب .

#### المادة (٦)

١ - تسرى القوانين واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين المتعلقة بوصول ومغادرة الطائرات المستخدمة فى رحلات جوية دولية لإقليم ، على طائرات المؤسسة أو المؤسسات المعينة بواسطة الطرف المتعاقد الآخر .

٢ - تطبق القوانين واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بدخول الركاب والطاقم والبضائع والطائرات لإقليم أو بقائها فيه أو مغادرتها ، له بما فى ذلك القوانين والقواعد الخاصة بتصاريح الدخول ، أمن الطيران ، الهجرة ، الجوازات والجمارك والإجراءات الصحية وفى حالة البريد ، القوانين والقواعد البريدية ، على الركاب والطاقم والبضائع وطائرات المؤسسات المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر عندما تكون فى إقليم الطرف المتعاقد الأول .

وسوف تطبق هذه القوانين والقواعد بالتساوى بواسطة كل طرف متعاقد على الركاب والطاقم ، البضائع والطائرات التابعة لكل الدول بدون أى تمييز يتعلق بجنسية المؤسسات .

#### المادة (٧)

١ - يجب ألا تكون الرسوم المفروضة على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين بواسطة الأجهزة المسئولة لدى الطرف المتعاقد الآخر مقابل استخدام هذه المؤسسة أو المؤسسات للمطارات والطرق الجوية والتسهيلات وخدمات الطيران المدنى ، أعلى من تلك المفروضة بواسطة هذا الطرف المتعاقد على مؤسسته المعينة التى تقوم بتشغيل دولى مماثل مستخدمة طائرات مماثلة وخدمات والتسهيلات المشابهة .

٢ - تكون الرسوم والفرائض الأخرى نظير استخدام كل مطار بما يتضمنه من أجهزة فنية وتسهيلات وخدمات أخرى بالإضافة إلى أية فرائض مقابل استخدام تسهيلات الملاحة الجوية وتسهيلات الاتصالات والخدمات ، طبقاً لمعدلات الأجور والتعريفات المقررة بواسطة كل طرف متعاقد .

#### المادة (٨)

يجب ألا يخضع الركاب المارون عبر إقليم أى من الطرفين المتعاقدين إلا لرقابة مبسطة جداً ، وتعفى الأمتعة والبضائع المارة مباشرة من الضرائب الجمركية وما شابهها من رسوم .

#### المادة (٩)

- ١ - يجب أن تتاح فرص عادلة ومتكافئة للمؤسسات المعينة التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين لتشغيل الخطوط المتفق عليها على الطرق الجوية المحددة بين إقليميهما .
- ٢ - على مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تراعى مصالح المؤسسات المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر وذلك عند تشغيل الخطوط المتفق عليها بحيث لا تؤثر بلا مبرر على الخطوط التى تشغلها الأخيرة على كل أو جزء من الطرق نفسها .
- ٣ - يراعى أن تكون الخطوط المتفق عليها التى تشغلها مؤسستى النقل الجوى المعينتين من جانب الطرفين المتعاقدين متناسبة مع حاجات الجمهور للنقل على الطرق المحددة وأن يكون الهدف الرئيسى لكل مؤسسة معينة توفير حمولة بمعامل معقول ، تتناسب مع الاحتياجات القائمة والتى يمكن توقعها بطريقة معقولة لنقل الركاب والبضائع والبريد بين الأقاليم المعنية .



٤ - تكون الرحلات الجوية التي تسيرها المؤسسة المعينة طبقا لهذا الاتفاق وفقا للمبادئ العامة التي تقضى بأن تتناسب الحمولة مع :

( أ ) احتياجات الحركة بين دولة المنبع ودولة المقصد .

( ب ) احتياجات الحركة في المنطقة التي تخترقها الخطوط المتفق عليها .

( ج ) احتياجات مؤسسة النقل الجوي في عملياتها العابرة .

٥ - يتم الاتفاق بين سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين على الحمولة ، عدد مرات التشغيل وطراز الطائرات التي تشغلها المؤسسات المعينة .

#### المادة (١٠)

١ - تحدد التعريفات على أى خط جوى متفق عليه في مستويات معقولة مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك بما فيها تكاليف التشغيل ، الريح المعقول ، خصائص المؤسسة أو المؤسسات (مثال مستويات السرعة والخدمة) وتعريفات مؤسسات النقل الجوي الأخرى على أى جزء من الطرق المحددة ، وهذه التعريفات يجب أن تحدد طبقا للشروط الواردة في هذه المادة .

٢ - يجب أن يتم الاتفاق على التعريفات المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة وأجور عمولات الوكالة المرتبطة بها . كلما أمكن بين مؤسسات النقل الجوي المعينة فيما يتعلق بكل من الطرق الجوية المحددة وذلك بالتشاور مع المؤسسات الأخرى العاملة على كل أو جزء من ذلك الطريق . وتقدم التعريفات التي يتم الاتفاق عليها إلى سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها .

٣ - إذا لم تتمكن مؤسسات النقل الجوي المعنية من الاتفاق على أى من هذه التعريفات أو إذا لم يتفق عليها لسبب آخر طبقاً لأحكام الفقرة (٢) من هذه المادة فإنه على سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين محاولة تحديد التعريفات باتفاق فيما بينهم .

٤ - إذا لم تتمكن سلطات الطيران المدني من الاتفاق على أية تعريفات مقدمة لها طبقاً للفقرة (٢) من هذه المادة أو من تحديد أية تعريفات طبقاً للفقرة (٣) يتم تسوية النزاع وفقاً لأحكام المادة (١٦) من هذا الاتفاق .

٥ - لا تسرى أية تعريفات إذا لم توافق عليها سلطات الطيران المدني لكل من الطرفين المتعاقدين .

٦ - تظل التعريفات التي تم وضعها وفقاً لأحكام هذه المادة سارية المفعول إلى أن يتم وضع تعريفات جديدة طبقاً لأحكام هذه المادة .

#### المادة (١١)

١ - تعنى من كافة الضرائب الجمركية ورسوم التفتيش وغيرها من الضرائب والرسوم المماثلة الطائرات المستخدمة على الخطوط المتفق عليها بواسطة مؤسسات النقل الجوي المعنية بواسطة أحد الطرفين المتعاقدين وكذلك ما يكون على متنها من معداتها المعتادة ومواد الوقود وزيوت التشحيم وموّن الطائرات (بما فى ذلك المواد الغذائية والمشروبات والطباقي) لدى وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، بشرط أن تظل هذه المعدات والموّن على متن الطائرة حتى وقت إعادة تصديرها .

٢ - وفيما عدا الرسوم المستحقة مقابل الخدمات المقدمة يعفى أيضا من نفس الضرائب والرسوم ، مايلي :

( أ ) مؤن الطائرات التي تؤخذ على متنها في إقليم أحد من الطرفين المتعاقدين وفي الحدود التي تقرها سلطات هذا الطرف المتعاقد وذلك لاستعمالها على متن الطائرات التي تعمل على الخطوط الجوية الدولية للطرف المتعاقد الآخر .

(ب) قطع الغيار التي يتم إدخالها في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين لصيانة أو إصلاح الطائرات المستعملة في تشغيل الخطوط المتفق عليها بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر .

(ج) الوقود وزيوت التشحيم المخصصة لتزويد الطائرات المستخدمة على خطوط جوية دولية بواسطة مؤسسة النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر ، حتى عندما يتم استعمال هذه المؤن على الجزء من الرحلة الذي يتم داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر الذي تم أخذها منه على متنها .

٣ - ويجوز بقاء المواد المشار إليها في البند (٢) عالياه تحت الإشراف والرقابة الجمركية .

٤ - لايجوز إنزال معدات الإقلاع المعتادة ، وكذلك المواد والمؤن وقطع الغيار الموجودة على متن الطائرات التي يتم تشغيلها بواسطة المؤسسات التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد موافقة السلطات الجمركية في هذا الإقليم . وفي هذه الحالة يجوز أن توضع تحت إشراف السلطات المذكورة حتى وقت إعادة تصديرها أو إلى أن يتم التصرف فيها طبقا للقواعد الجمركية .

## المادة (١٢)

١ - يمنح كل طرف متعاقد مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى المعينة من الطرف المتعاقد الآخر حق التحويل الحر لفائض الإيرادات عن المصروفات الذى تحققه هذه المؤسسة والمؤسسات عن تشغيل الخطوط الجوية .

٢ - ويتم التحويل المشار إليه طبقا لأحكام الاتفاق الذى ينظم الشئون المالية من الطرفين المتعاقدين . وفى حالة عدم وجود مثل هذا الاتفاق أو النص الخاص بذلك فى هذه الاتفاقية فيتم التحويل بعملة حرة قابلة للتحويل حسب سعر الصرف وذلك طبقا لقواعد التحويل المطبقة لدى الطرفين المتعاقدين .

## المادة (١٣)

١ - تخول مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى المعينة بواسطة أحد الطرفين المتعاقدين وعلى سبيل المعاملة بالمثل بالاحتفاظ فى إقليم الطرف المتعاقد الآخر وطبقا لقوانين وقواعد ولوائح هذا الطرف ممثلين تجاريين وفنيين وموظفى الحركة الذين يحتاجهم لتشغيل الخطوط المتفق عليها .

٢ - على مؤسسات النقل الجوى التابعة لطرف متعاقد ، أن تختار بالنسبة لمثيلها واحتياجاتها الوظيفية بين استخدام موظفيها أو استخدام خدمات أية هيئة أو شركة أو مؤسسة أو مؤسسات نقل جوى تعمل فى إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشرط أن تكون مخولة بتقديم هذه الخدمات فى إقليم هذا الطرف المتعاقد .

٣ - يخضع الممثلون والموظفون للقوانين والقواعد السارية للطرف المتعاقد الآخر ويجب على كل من الطرفين المتعاقدين أن تصدر وبأقل تأخير ممكن وعلى أساس المعاملة بالمثل تراخيص العمل الضرورية والتأشيرات أو أية مستندات مشابهة للموظفين والممثلين المشار إليهم فى الفقرة (١) من هذه المادة .

٤ - يخضع تحديد عدد المستخدمين المعيّنين من رعايا كل من مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوى المعينة لاتفاق بين سلطات الطيران المدنى لكل من الطرفين المتعاقدين .

المادة (١٤)

١ - يؤكد الطرفان المتعاقدان من جديد ، تمشياً مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولى التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدنى من أفعال التدخل غير المشروع ، يشكل جزءاً لا يتجزأ 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 ١٩٦٣ واتفاقية منع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة فى لاهاي فى ١٦ ديسمبر ١٩٧٠ واتفاقية قمع الأفعال التى ترتكب ضد سلامة الطيران المدنى الموقعة فى مونتريال فى ٢٣ سبتمبر ١٩٧١ وبروتوكول مونتريال الموقع فى ٢٤ فبراير ١٩٨٨ الخاص بقمع الأفعال غير المشروعة ضد المطارات التى تخدم الطيران المدنى الدولى . وكذلك أحكام الاتفاقية الثنائية السارية المفعول بين الأطراف المتعاقدة بالإضافة إلى اتفاقيتهما التى يتم توقيعها فيما بعد .

٢ - تقدم الأطراف المتعاقدة عند الطلب كل المساعدة الضرورية إلى كل منهما 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 ومنع أى تهديد آخر ضد أمن الطيران المدنى .

٣ - تتصرف الأطراف المتعاقدة وفقاً لأحكام أمن الطيران والمتطلبات الفنية الموضوعية من جانب منظمة الطيران المدنى الدولى الواردة فى ملاحق اتفاقية الطيران المدنى الدولى بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية والمتطلبات سارية على الأطراف المتعاقدة ، وعليهم أن يلزموا مستثمرى الطائرات المسجلة لديهم أو المستثمرين الذى يكون مركز أعمالهم الرئيسى أو محل إقامتهم الرئيسى فى إقليمهم ، بالتصرف وفقاً لأحكام أمن الطيران المذكورة .

٤ - يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز أن يطلب من مستثمرى الطائرات مراعاة أحكام ومتطلبات الأمن المشار إليها فى الفقرة (٣) أعلاه التى يطلبها الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للدخول إلى ، أو أثناء التواجد فى إقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر وعلى كل طرف متعاقد أن يتأكد من التطبيق الفعال للإجراءات الملائمة داخل إقليمه من أجل حماية الطائرة وأن يفحص الركاب والطاقم والأمتعة اليدوية والبضائع وطاقم الطائرات قبل وأثناء صعود الركاب أو تحميل البضائع وعلى كل طرف متعاقد أن ينظر بعين الاعتبار لأى طلب من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ إجراءات أمنية خاصة لمواجهة تهديد معين .

٥ - فى حالة وقوع حادث استيلاء غير مشروع على طائرات مدنية أو تهديد بوقوعه أو ارتكاب أى أفعال ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وأطقمها ، أو ضد المطارات وتجهيزات ومرافق الملاحة الجوية . فإنه يجب على الأطراف المتعاقدة مساعدة بعضها فى إنهاء هذه الأفعال أو التهديد بذلك عن طريق تسهيل الاتصالات وغيرها من التدابير الملزمة بسرعة وأمان .

#### المادة (١٥)

تحقيقا للتعاون الوثيق ، تقوم سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينهما من وقت لآخر بقصد التأكد من كل الأمور التى تؤثر على تنفيذ هذا الاتفاق .

#### المادة (١٦)

إذا نشأ أى خلاف يتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق وملحقه ، وجب على سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين تسويته بالمفاوضات المباشرة وإذا فشلت هذه السلطات فى التوصل إلى تسوية النزاع ، فإنه يحل عن طريق الطرق الدبلوماسية .

#### المادة (١٧)

إذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين تعديل نصوص هذا الاتفاق وملحقه ، يجوز له أن يطلب الدخول فى مشاورات بين سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين بغرض إجراء التعديل المقترح . وتبدأ المشاورات خلال ستين يوما ( ٦٠ يوما ) من تاريخ تقديم الطلب إلا إذا اتفقت سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين على مد هذه الفترة . وتدخل التعديلات على الاتفاقية حيز النفاذ عندما يتم تأكيدها بتبادل المذكرات بالطرق الدبلوماسية .

وتتم تعديلات الملحق باتفاق بين سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين .

**المادة (١٨)**

يتم تسجيل هذا الاتفاق وكذلك أية تعديلات تالية لدى المنظمة الدولية للطيران المدني .

**المادة (١٩)**

يجوز لأى من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر فى أى وقت من تاريخ نفاذ هذا الاتفاق كتابة بالطريق الدبلوماسى بقراره إنهاء هذا الاتفاق ويجب أن يبلغ هذا الإخطار فى نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني وينتهى العمل بهذا الاتفاق بعد مرور سنة واحدة من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار . ما لم يتم سحب إخطار الإنهاء بالاتفاق المشترك للطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المدة .

**المادة (٢٠)**

يسرى مفعول هذا الاتفاق مؤقتا من تاريخ التوقيع عليه وبصفة نهائية بمجرد إخطار كل من الطرفين المتعاقدين للطرف الآخر بإتمام الإجراءات القانونية الوطنية للبلدين . وإثباتا لذلك فإن الموقعين أدناه المفوضين من حكومتنا قد وقعا هذا الاتفاق .

وقع فى القاهرة بتاريخ ١٦ ديسمبر سنة ١٩٩٢ من أصلين بالعربية والأوزبكية والإنجليزية لكل منها حجية متساوية .

عن

حكومة جمهورية أوزبكستان

عبد الله عبد الرزاقوف

وزير الخارجية

عن

حكومة جمهورية مصر العربية

عمرو موسى

وزير الخارجية

## الملحق

### جدول الطرق :

١ - الطرق التي يتم تسييرها بواسطة مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من جمهورية مصر العربية :

نقاط في جمهورية مصر العربية - نقاط متوسطة - نقاط في أوزبكستان -  
نقاط فيما وراء .

٢ - الطرق التي يتم تسييرها بواسطة مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعينة من جمهورية أوزبكستان :

نقاط في أوزبكستان - نقاط متوسطة - نقاط في جمهورية مصر العربية -  
نقاط فيما وراء .

### ملاحظات :

١ - يجوز حذف النقاط المتوسطة أو النقاط فيما وراء على أية رحلة بشرط أن تبدأ الرحلة أو تنتهي في أوزبكستان أو جمهورية مصر العربية كل فيما يخصه .

٢ - يتم تحديد النقاط المتوسطة والنقاط فيما وراء باتفاق سلطات الطيران المدني التابعة للطرفين المتعاقدين .



## قرار وزير الخارجية

رقم ١٠ لسنة ١٩٩٧

وزير الخارجية

بعد الاطلاع على قرار السيد / رئيس الجمهورية رقم ١٦٤ الصادر بتاريخ ١٩٩٣/٤/٢٨ بشأن الموافقة على اتفاق النقل الجوى بين حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة جمهورية أوزبكستان الموقع فى القاهرة بتاريخ ١٩٩٢/١٢/١٦ ؛

وعلى موافقة مجلس الشعب بتاريخ ١٩٩٣/٦/١٣ ؛

وعلى تصديق السيد / رئيس الجمهورية بتاريخ ١٩٩٣/٦/١٦ ؛

قرر :

( مادة وحيدة )

ينشر فى الجريدة الرسمية اتفاق النقل الجوى بين حكومة جمهورية مصر العربية

وحكومة جمهورية أوزبكستان ، الموقع فى القاهرة بتاريخ ١٩٩٢/١٢/١٦

ويعمل به اعتبارا من ١٩٩٦/٩/١٩

صدر بتاريخ ١٩٩٧/١/١٩

وزير الخارجية

عمرو موسى