قرار رئيس جمهورية مصر العربية

رقم ٧٥٩ لسنة ١٩٧٥

بشأن الموافقة على اتفاق الخطوط الجوية بين جمهورية مصر العربية ومالطة الموقع فى القاهرة بتاريخ ٢ أبريل سنة ١٩٧٥

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الدستور ،

وبعد موافقة مجلس الشعب ؛

قـــرر :

مادة وحيدة — الموافقة على اتفاق الخطوط الجوية بين جمهورية مصر العربية ومالطة الموقع فى القاهرة بتاريخ ٢ أبريل سنة ١٩٧٥ وذلك مع التحفظ بشرط التصديق ؛

صدر برياسة الجمهورية فى ١٧ رجب سنة ١٣٩٥ (٢٦ يوليو سنة ١٩٧٥)

أنور السادات

اتفاق

بين حكومة جمهورية مصر العربية

وحكومة مالطة

بشأن الخطوط الجوية بين إقليميهما وإلى ما وراءهما

بما أن حكومة جمهورية مصر العربية وحكومة مالطة طرفان فى الاتفاقية الدولية للطيران المدنى المعدة للتوقيع فى شيكاغو فى اليوم السابع من ديسمبر سنة ١٩٤٤ ؛

ورغبة منهما فى عقد اتفاق مكمل للاتفاقية المذكورة لغرض تشغيل خطوط جوية بين إقليميهما و إلى ما وراءهما ؛

فقد اتفقتا على ما يلى :

(مادة ١)

وفيما يتعلق بتطبيق هـذا الاتفاق ، وما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك :

(أ) يقصد باصطلاح " الاتفاقية " الاتفاقية الدولية للطيران المدنى المعدة للتوقيع فى شيكاغو فى اليوم السابع من ديسمبر سنة ١٩٤٤ وملاحقها المعتمدة وفقا للمادة ٩٠ من تلك الاتفاقية وأى تعديل للملاحق أو الاتفـــاقية يجرى طبقا للمادتين ٩٠ و ٩٤ منها ، طالما أن هذه الملاحق والتعديلات قد أصبحت سارية المفعول أو تم التصديق عليها من كلا الطرفين المتعاقدين .

(ب) يقصد بعبارة " سلطات الطيران " بالنسبة لحكومة جمهورية مصر العربية ، رئيس مجلس إدارة الهيئة المصرية العامة للطيران المدنى وأى شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بوظائفه الحالية أو بوظائف مماثلة ، وبالنسبة لمالطة ، الوزير المسئول عن الطيران المدنى وأى شخص أو هيئة يعهد إليها القيام بوظائفه الحالية أو بوظائف مماثلة .

(ج) يقصد بعبارة " المؤسسة المعينة " أية مؤسسة نقل جوى يتم تعيينها و يرخص لها طبقا للمادة الثالثة من هذا الاتفاق .

(د) يقصد باصطلاح " إقليم " فيما يتعلق بأى من الدولتين الأراضى والمياه الإقليمية المتاخمة لها والواقعة تحت سيادة أو حماية أو وصاية تلك الدولة .

(هـ) يكون للاصطلاحات " خط جوى " ، " خط جوى دولى " ، " مؤسسة نقل جوى " ، " هبوط غير تجارى " المعانى الواردة قرين كل منها فى المادة ٩٦ من الاتفاقية .

(مادة ٢)

تخضع أحكام هذا الاتفاق لأحكام الاتفاقية طالما يسرى تطبيق تلك الأحكام على الخطوط الجوية الدولية .

(مادة ٣)

(١) يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق التالية فيما يتعلق بخطوط الجوية الدولية المنتظمة :

(ا) حق الطيران عبر إقليمه دون هبوط .

(ب) حق الهبوط فى إقليمه لأغراض غير تجارية

(٢) يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة فى هذا الاتفاق بغرض تشغيل خطوط جوية دولية منتظمة على الطرق المحددة فى الجزء المخصص لذلك فى الجدول الملحق بهذا الاتفاق ، ويطلق 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 متفق عليه على أى طريق محدد بالإضافة إلى الحقوق الموضحة فى الفقرة الأولى 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 يخول المؤسسات التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين الحق فى أخذ ركاب وبضائع بمافيها البريد بأجر أو مكافأة من نقطة داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر الى نقطة أخرى داخل نفس الإقليم .

(مادة ٤)

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

(٢) على سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر عند استلامها إخطار التعيين أن تصدر دون تأخير تراخيص التشغيل اللازمة للمؤسسة أو المؤسسات المعينة مع مراعاة أحكام الفقرتين ٣ و ٤ من هذه المادة .

(٣) يجوز لسلطات الطيران لدى أحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من المؤسسة المعينة من جانب الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنه تتوافر فيها الشروط التى تتطلبها القوانين واللوائح التى تطبقها هذه السلطات عادة وبطريقه معقولة ، على تشغيل الخطوط الجوية الدولية ، وذلك وفقا لأحكام الاتفاقية .

(٤) تحتفظ سلطات الطيران التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين بحقها فى عدم الموافقة على منح تراخيص التشغيل المشار اليها فى الفقرة الثانية من هذه المادة أو فرض ماتراه ضروريا من شروط يجب على المؤسسة المعينة اتباعها عند ممارستها للحقوق المبينة فى المادة الثالثة من هذا الاتفاق ، وذلك فى أية حالة لاتقتنع فيها هذه السلطات بأن جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة وإدارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الذى عينها أو فى يد رعاياه .

(٥) يجوز للمؤسسة التى تعين و يصدر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ فى أى وقت تشغيل الخطوط المتفق عليها ، بشرط أن تكون الأجور المطبقة ، وفقا لأحكام المادة ١١ من هذا الاتفاق . سارية المفعول بالنسبة لذلك الخط .

(٦) لكل طرف متعاقد حق إخطار الطرف المتعاقد الآخر كتابة بسحب تعيين أى مؤسسة وتعيين مؤسسة أخرى محلها .

(مادة ٥)

(١) تحتفظ سلطات الطيران التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين بحق الغاء ترخيص لتشغيل أو وقف مؤسسة النقل الجوى المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عن ممارسة الحقوق المبينة فى المادة الثالثة من هذا الاتفاق أو فرض ماتراه ضروريا من شروط على ممارسة هذه الحقوق وذلك :

(أ) فى أية حالة لا تقتنع فيها بأن جزءا هاما من ملكية تلك المؤسسة وادارتها الفعلية فى يد الطرف المتعاقد الذى عينها أو فى يد رعاياه أو .

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

(ج) فى حالة عدم قيام المؤسسة المذكوره بالتشغيل طبقا للشروط المقررة فى هذا الاتفاق .

(٢) لايمارس حق الإلغاء أو الوقف أو فرض الشروط المنوه عنها فى الفقرة "١" من هذه المادة إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر مالم يكن من الضرورى القيام بذلك فورا لمنع وقوع مخالفات جديدة للقوانين واللوائح .

(مادة ٦)

(١) تعفى الطائرات التى تستخدمها المؤسسات المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين على الخطوط الجوية الدولية وكذلك المعدات العادية ومواد الوقود والزيوت وخزين الطائرات (بما فى 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 الطائرة حتى وقت إعادة تصديرها أو استعمالها على جزء الرحلة الذى يتم فوق ذلك الإقليم .

(٢) تعفى كذلك من نفس الضرائب والرسوم والفرائض فيما عدا الرسوم المتعلقة بالخدمة المقدمة :

(أ) خزين الطائرات التى تزود به فى إقليم طرف متعاقد فى الحدود التى تحددها سلطات هذا الطرف المتعاقد وذلك لاستعماله على متن الطائرات المغادرة التى تعمل على خط جوى دولى للطرف المتعاقد الآخر .

(ب) قطع الغيار التى تستورد إلى إقليم أى من الطرفين المتعاقدين لصيانه أو إصلاح الطائرات التى تستخدمها المؤسسات المعينة من الطرف المتعاقد الآخر على الخطوط الجوية الدولية .

(ج) الوقود وزيوت التشحيم المخصصة لتموين الطائرات المغادرة التى تستخدمها المؤسسات المعينة من الطرف المتعاقد الآخر على الخطوط الجوية الدولية حتى ولو استخدمت هذه المؤن على الجزء من الرحلة الذى يتم فوق إقليم الطرف المتعاقد الذى أودت منه الطائرات بهذه المواد .

ويجوز طلب وضع المواد المشار اليها أعلاه فى الفقرات (أ، ب، ج) تحت اشراف أو رقابة سلطات الجمركية .

(مادة ٧)

لا يجوز إنزال معدات الإقلاع العادية وكذلك المواد والمؤن التى يحتفظ بها على متن الطائرات التابعة لأى من الطرفين المتعاقدين فى إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلا بعد موافقة السلطات الجمركية فى ذلك الإقليم وفى هذه الحالة يجوز وضعها تحت إشراف هذه السلطات حتى وقت إعادة تصديرها أو إلى أن يتم التصرف فيها وفقا للقواعد الجمركية .

(مادة ٨)

(١) تسرى القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين والخاصة بدخول الطائرات التى تعمل فى الملاحة الجوية الدولية فى إقليمه أو مغادرتها له أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات أو ملاحتها على طائرات مؤسسات النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها فى حدود الإقليم .

(٢) كما تسرى القوانين والقواعد واللوائح المعمول بها فى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين والخاصة بدخول الركاب أو طاقم الطائرات أو البضائع فى إقليمه أو الإقامة فيه أو مغادرته (مثل القواعد المتعلقة بالدخول والخروج والهجرة والجوازات والجمارك والحجر الصحى واستبدال العملة) على الركاب والطاقم والبضائع المنقولة على طائرات المؤسسات المعينة من الطرف المتعاقد الآخر أثناء وجودها فى إقليم الطرف المتعاقد الأول .

(مادة ٩)

(١) تتاح فرص عادلة ومتكافئة لمؤسسات النقل الجوى التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين فى تشغيلها الخطوط المتفق عليها على الطرق المحددة بين إقليميهما .

(٢) على مؤسسات النقل الجوى التابعة لكل من الطرفين المتعاقدين عند قيامها بتشغيل الخطوط المتفق عليها أن تراعى مصالح مؤسسات النقل الجوى التابعة للطرف المتعاقد الآخر بحيث لا تؤثر بلا مبرر على الخطوط التى يقوم الطرف الأخير بتشغيلها على نفس الطرق أو على جزء منها .

(٣) يجب أن تراعى المؤسسات المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين عند تشغيلها الخطوط المتفق عليها أن تكون متناسبة مع احتياجات الجمهور للنقل على الطرق المحددة وأن يكون هدفها الرئيسى هو توفير حمولة بمعامل معقول تناسب مع حاجة النقل الحالية والتى يمكن توقعها بطريقة معقولة لنقل الركاب والبضائع والبريد التابعة من أو المتجهة فى إقليم الطرف المتعاقد الذى عين المؤسسة .

وتحدد المتواعد التى تحكم نقل الركاب والبضائع والبريد سواء فى حالة الأخذ أو الإنزال فى نقط على الطرق المحددة تقع فى إقاليم دول غير تلك التى عينت المؤسسة وفقا لمبادئ العامة التى تقضى بأن تكون الحمولة متناسبة مع :

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

(ب) احتياجات النقل فى المنطقة التى تعمل فيها مؤسسة النقل الجوى مع مراعاة خطوط النقل والجوى الأخرى التى تقوم بتشغيلها مؤسسات النقل الجوى التابعة للدول التى تشملها المنطقة .

(ج) احتياجات شركات للطيران فى عملياتها العابرة .

(مادة ١٠)

يجوز لمؤسسة معينة من أى من الطرفين المتعاقدين عند تشغيلها أى خط متفق عليه على أى طريق محـــدد أن تستبدل طائرة بأخرى فى نقطة داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر وذلك بالشروط التالية فقط :

(أ) أن يكون ذلك لدواعى اقتصاديات التشغيل أو لأسباب فنية .

(ب) ألا تكون حمـــولة الطائرة المستخدمة على قطاع الطريق الأبعد بالنسبة للمحطة الواقعة فى إقليم الطرف المتعاقد الأول أكبر من تلك المستخدمة على القطاع الأقرب .

(ج) أن يتم تشغيل الطائرة المستعملة على قطاع الطريق الأبعد بحيث تكون مرتبطة فقط مع الخط الذى تعمل عليه الطائرة المستخدمة على القطاع الأقرب وكامتداد له وأن تنظم جدولها على أساس ذلك ، بحيث تصل الأولى إلى نقطة التغيير بغرض نقل الحركة المحولة أو التى تحول من الطائرة المستعملة على قطاع الطريق الأقرب ، وتحدد حمولتها على ضوء هذا الهدف الرئيسى .

(د) أن يكون هناك قدر مناسب من الحركة العابرة .

(هـ) أن تخضع كافة الترتيبات المتعلقة بتغيير الطائرة لأحكام المادة التاسعة من هذا الاتفاق .

(و) عندما يتعلق الأمر بتسيير رحلة واحدة لأى طائرة إلى الإقليم الذى يتم فيه تغييرها فإنه يجـــوز فقط تسيير رحلة واحدة من هذا الإقليم .

(مادة ١١)

(١) تحدد التعريفات التى تتقاضاها المؤسسات التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين عن النقل إلى ومن إقليم الطرف المتعاقد الآخر فى مستويات معقولة مع مراعاة جميع العوامل المتعلقة بذلك بما فيها تكاليف التشغيل والربح المعقول والتعريفات التى تطبقها المؤسسات النقل الجوى الأخرى .

(٢) يجب أن يتم الاتفاق كلما أمكن بين المؤسسات المعينة المختصة التابعة للطرفين المتعاقدين على التعريفات المشار اليها فى الفقرة الأولى من هذه المادة وكذلك عمولة الوكالة المقبلة وذلك بالتشاور مع مؤسسات النقل الجوى الأخرى التى تعمل على الطريق كله أو جزء منه ، ويتم هذا الاتفاق ، كلما أمكن ذلك ، عن طريق الجهاز المختص بتحديد الأسعار فى الاتحاد الدولى للنقل الجوى .

(٣) تعرض التعريفات التى يتم الاتفاق عليها على هذا النحو على سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين لاعتمادها وذلك قبل الموعد المقترح للعمل بها بثلاثين (٣٠) يوما على الأقل ، ويجوز إنقاص هـذه المدة فى حالات خاصة تبعا لاتفاق السلطات المذكورة .

(٤) إذا لم تتوصل المؤسسات المعينة إلى اتفاق على أى من هذه التعريفات أو إذا تعذر لأى سبب تحديد تعريفة وفقا لأحكام الفقرة الثانية من هذه المادة أو إذا أخطر أحد الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر خلال الخمسة عشر (١٥) يوما الأولى من فترة الثلاثين (٣٠) يوما المشار اليها فى الفقرة (٣) من هذه المادة ، بقوم أحد الطرفين المتعاقدين بإخطار الطرف المتعاقد الآخر بعدم موافقته على أى تعريفة يتفق عليها طبقا لأحكام الفقرة الثانية من هذه المادة، وعلى سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين أن تحاول تحديد التعريفة بالاتفاق فيما بينهما .

(٥) إذا لم تستطع سلطات الطيران الاتفاق على أى من التعريفات المعروضة عليها وفقا للفقرة ٣ من هذه المادة أو على تحديد أى من التعريفات وفقا للفقرة (٤) ، يتم تسوية الخلاف طبقا لأحكام المادة (١٥) من هذا الاتفاق .

(٦) مع مراعاة أحكام الفقرتين (٣) ، (٥) من هذه المادة ، لايسرى مفعول أى تعريفة إذا لم توافق عليها سلطات الطيران التابعة لأى من الطرفين المتعاقدين .

(٧) تظل التعريفات المحددة وفقا لأحكام هذه المادة سارية المفعول حتى يتم تحديد تعريفات جديدة وفقا لهذه الأحكام .

(مادة ١٢)

(١) على المؤسسة المعينة من أى الطرفين المتعاقدين أن تبلغ سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر قبل بدء تشغيل الخطوط الجوية على الطرق المحددة المحدد طبقا للمادة (٣) من هذا الاتفاق بثلاثين (٣٠) يوما على الأقل ، بطائرات الطائرات المستخدمة وجداول مواعيد الرحلات الموافقة عليها وكذا إبلاغها بأية تعديلات لاحقة .

(٢) على سلطات الطيران التابعة لأى من الطرفين المتعاقدين أن تمد سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناء على طلبها بالبيانات والإحصاءات الدورية فى الحدود المعقولة اللازمة لمراجعة الخطوط التى تقدمها المؤسسات المعينة ، التابعة للطرف المتعاقد الأول المشار إليه فى المادة ، على الخطوط الجوية المتفق عليها . وتشمل هذه البيانات جميع المعلومات اللازمة لتحديد كمية الحركة المنقولة بواسطة هذه المؤسسات على الخطوط المتفق عليها ومصادر ومقصد هذه الحركة .

(مادة ١٣)

يمنح كل طرف متعاقد المؤسسات المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر حق حرية تحويل فائض الإيرادات عن المصروفات الذى تحققه هذه المؤسسات فى إقليمه نتيجة نقل الركاب والبريد والبضائع وذلك بالسعر الرسمى للتحويل وفقا للقوانين واللوائح الوطنية .

(مادة ١٤)

(١) تحقيقا للتعاون الوثيق ، تقوم سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين بالتشاور سويا من وقت إلى آخر لضمان تنفيذ ومراعاة أحكام هذا الاتفاق والجداول الملحقة به كما تقوم أيضا بالتشاور فيما بينهما عند اللزوم لإدخال أى تعديلات عليه .

(٢) يجوز لأى طرف متعاقد طلب التشاور إما عن طريق المباحثات أو المراسلة ويجب أن تبدأ المشاورات فى خلال ستين (٦٠) يوما من تاريخ الطلب ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على مد هذه الفترة

(مادة ١٥)

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

(٢) إذا لم يتوصل الطرفان المتعاقدان إلى تسوية الخلاف عن طريق المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالة إلى شخص أو هيئة للفصل فيه ، فإذا لم يتفقا على ذلك ، يحال النزاع — بناء على طلب أى من الطرفين المتعاقدين — إلى محكمة تحكيم مشكلة من ثلاث محكمين للفصل فيه ، يعين كل طرف متعاقد محكما واحدا ويتفق المحكمان المعينان على هذا الوجه على تعيين المحكم الثالث . 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 مثل هذه المحكمة .

وفى حالة تعيين المحكم الثالث خلال ستين (٦٠) يوما أخرى فإذا تعذر على أى من الطرفين المتعاقدين تعيين المحكم الخاص به فى خلال الفترة المحددة وإذا لم يتم تعيين المحكم الثالث فى الفترة المحددة أيضا فلرئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدنى بناء على طلب أى من الطرفين المتعاقدين تعيين محكم أو محكمين حسبما تقتضيه الحالة .

ويجب فى مثل هذه الحالة أن يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة ويتولى رئاسة محكمة التحكيم .

(٣) ويجب على الطرفين المتعاقدين تنفيذ أى قرار يصدر وفقا للفقرة (٢) من هذه المادة .

(مادة ١٦)

(١) إذا رغب أى من الطرفين المتعاقدين فى تعديل أى حكم من أحكام هذا الاتفاق بخلاف تلك الواردة فى الجدول الملحق به ، فله أن يطلب الدخول فى مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر . والتعديلات التى يتفق عليها الطرفان المتعاقدان يتم تأكيدها عن طريق تبادل مذكرات بالطرق الدبلوماسية ويسرى مفعولها فى اليوم التالى للتاريخ الذى يتسلم فيه كل منهما إخطارا من المتعاقد الآخر بإتمام الإجراءات الدستورية المطلوبة الخاصة بهما .

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

(مادة ١٧)

يتم تعديل هذا الاتفاق وجدوله بدون حاجة إلى اتفاق لاحق فى الحدود التى قد تكون ضرورية ليتمشى مع أى معاهدة أو اتفاقية متعددة الأطراف قد تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين .

(مادة ١٨)

يجوز لأى من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر فى أى وقت بقراره بإنهاء هذا الاتفاق على أن يبلغ هذا الإخطار فى نفس الوقت الى المنظمة الدولية للطيران المدنى وفى هذه الحالة ينتهى العمل بالاتفاق بعد مرور اثنى عشر (١٢) شهرا من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار مالم يتم سحب الإخطار بالإنهاء بالاتفاق قبل انقضاء هذه الفترة .

وإذا لم يعترف الطرف المتعاقد الآخر باستلامه للإخطار ، فيعتبر انه قد تسلمه بعد مضى أربعة عشر (١٤) يوما من تاريخ استلام المنظمة الدولية للطيران المدنى لهذا الإخطار .

(مادة ١٩)

يسرى مفعول هذا الاتفاق فى اليوم التالى للتاريخ الذى يتسلم فيه كل من الطرفين المتعاقدين من الآخر إخطارا بإتمام الإجراءات الدستورية المطلوبة الخاصة بهما .

وإثباتا لذلك ، فإن الموقعين أدناه ، بما لهما من سلطة مخولة من حكومتيهما المعنيتين ، قد وقعا على هذا الاتفاق .

وقع هذا الاتفاق اليوم ٢ أبريل سنة ١٩٧٥ م فى القاهرة من نسختين باللغتين الانجليزية والعربية ولكل منهما حجية متساوية .

عن حكومة	عن حكومة
جمهورية مصر العربية	مالطـــة

جدول الطرق

القسم الأول

الطرق التى يحق للمؤسسة أو المؤسسات المعينة من قبل حكومة جمهورية مصر العربية تسييرها :

القاهرة ـــ بنغازى ـــ مالطة وبالعكس .

القسم الثانى

الطرق التى يحق للمؤسسة أو المؤسسات المعينة من قبل حكومة مالطة تسييرها :

مالطة ـــ بنغازى ـــ القاهرة وبالعكس

القسم الثالث

يجوز لأى مؤسسة معينة حذف بنغازى فى تشغيلها للطرق المبينة فى القسمين الأول والثانى عاليه .

وزارة الخارجية

قـــرار

نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية

بعد الاطلاع على القرار الجمهورى رقم ٧٥٩ لسنة ١٩٧٥ الصادر بتاريخ ٢٦ يوليو سنة ١٩٧٥ بالموافقة على اتفاق الخطوط الجوية بين جمهورية مصر العربية ومالطة الموقع فى القاهرة بتاريخ ٢ أبريل سنة ١٩٧٥ ؛

قـــرر :

مادة وحيدة ـــ ينشر بالجريدة الرسمية اتفاق الخطوط الجوية بين جمهورية مصر العربية ومالطة الموقع فى القاهرة بتاريخ ٢ أبريل سنة ١٩٧٥ ويعمل به اعتبارا من أول نوفمبر سنة ١٩٧٥ م

تحريرا فى ٢٢ ذى الحجة سنة ١٣٩٥ (٢٤ ديسمبر سنة ١٩٧٥)

اسماعيل فهمى