تعديلات فى تعميم المشروع . وفضلا عن ذلك قد يطلب الى " يونفيا " من " الحكومة " أو المنظمات التنفيذية أن تقدم ، بالإضافة إلى ذلك ، تقريرا إذا ما حدثت ظروف استثنائية أو غير متوقعه تبرر ذلك .

٤ — ٢ تقوم كل منظمة تنفيذية ، عند إتمام نشاطها فى المشروع ، بتقديم ملاحظاتها ونتائجها " للحكومة " والى " يونفيا " .

وعلى " الحكومة " فى مدى ثلاثةشهور من تسلم هذا التقرير أن تبلغ تعليقاتها الى " يونفيا " .

٤ — ٣ على " الحكومة " والمنظمات التنفيذية ، عند نهاية كل عام ، ان تقدم الى " يونفيا " قائمة جرد رسمية مشتركه لمعدات المشروع التى تم شراؤها من أموال الى " يونفيا " وتظل ملكيتها تابعة له .

وافق الموقعين أدناه نيابة عن الأطراف المعنية .

وقعت فى القاهرة بتاريخ ٢٩ أبريل سنة ١٩٧١

الفريق أول : جمال صكر — الدكتور عزيز البندارى
رئيس الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء — الجهاز التنفيذى لتنظيم الأسرة

نيابة عن رئيس الوزراء
ورئيس المجلس الأعلى لتنظيم الأسرة
الدكتور : عبده محمود سلام
وزير الصحة

روفائيل سالاس
صندوق الأمم المتحدة للنشاط السكانى

وزارة الخارجية

قـــرار :

وزير الخارجية

بعد الاطلاع على القرار الجمهورى رقم ٢٩٧١ لسنة ١٩٧١ الصادر بتاريخ ٢٧ نوفمبر سنة ١٩٧١ بالموافقة على اتفاقية المعونة لتنظيم الأسرة بين حكومة " الجمهورية العربية المتحدة " وصندوق الأمم المتحدة للنشاط السكانى الموقعة فى القاهرة بتاريخ ٢٩ أبريل سنة ١٩٧١

قـــرر :

مادة وحيدة — تنشر فى الجريدة الرسمية اتفاقية المعونة لتنظيم الأسرة بين حكومة " الجمهورية العربية المتحدة " وصندوق الأمم المتحدة للنشاط السكانى الموقعة فى القاهرة بتاريخ ٢٩ أبريل سنة ١٩٧١ ، ويعمل بها اعتبارا من ٢٩ أبريل سنة ١٩٧١

مراد غالب

قرار رئيس جمهورية مصر العربية

رقم ٢٩٧٤ لسنة ١٩٧١

بشأن الموافقة على الاتفاقية المعقودة بين حكومة الجمهورية العربية المتحدة وحكومة جمهورية ألمانيا الديمقراطية فى مجال الملاحة والنقل البحرى الموقعة فى القاهرة بتاريخ أول مايو سنة ١٩٧١

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الدستور ؛

وعلى موافقة مجلس الشعب ؛

قـــرر :

مادة وحيدة — الموافقة على الاتفاقية المعقودة بين حكومة الجمهورية العربية المتحدة وحكومة جمهورية ألمانيا الديمقراطية فى مجال الملاحة والنقل البحرى ، الموقعة فى القاهرة بتاريخ أول مايو سنة ١٩٧١ ، وذلك مع التحفظ بشرط التصديق ؛

صدر برياسة الجمهورية فى ١٠ شوال سنة ١٣٩١ (٢٧ نوفمبر سنة ١٩٧١)

أنور السادات

اتفاقية

بين

حكومة الجمهورية العربية المتحدة

و

حكومة جمهورية ألمانيا الديمقراطية

فى مجال الملاحة والنقل البحرى

إن حكومة الجمهورية العربية المتحدة وحكومة ألمانيا الديمقراطية بعبران عن الشعور بالرضاء عن النتائج الطيبة التى أمكن التوصل إليها عن طريق علاقات الصداقة فى مجال الملاحة والنقل البحرى والتى نظمتها الاتفاقية الموقعة فى ٢٧ مارس ١٩٥٨ والعقود التنفيذية المعقودة بين الجهات المختصة فى كلتا الدولتين فى سبيل تحقيق هذه العلاقات الطيبة .

ورغبة منهما فى توثيق وتنمية عرى هذه العلاقات وتوسيع مجال التعاون على أساس من الحقوق المتكافئة والتعاون المتبادل والمصلحة التى تعود على الشعبين بروح الصداقة

فقد عينت كل من الحكومتين ممثليها على الوجه التالى :

عن حكومة الجمهورية العربية المتحدة :

المهندس أحمد كامل البدوى رئيس مجلس إدارة المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى :

عن حكومة جمهورية ألمانيا الديمقراطية :

السيد/ هينو ويبرشت نائب وزير النقل

وقد تبادل أوراق الاعتماد بينهما وثبوت صحتها اتفقا على مايلى :

(مادة ١)

١ — وافق الطرفان المتعاقدان على استمرار علاقات الصداقة والتعاون فى جميع الأنشطة المتعلقة بالملاحة وعلى الأخص على الأسس الآتية :

(ا) تشغيل الخط الملاحى المشترك بين الدولتين .

(ب) تقسيم الشحنات والنوالين المحققة من نقل التجارة المتبادلة بين الدولتين مناصفة بصرف النظر عن شروط البيع .

(ج) تبادل المعونات والخبرات فى مجال تدريب العاملين وتنمية وتطوير الأساطيل والموانى لكلتا الدولتين وكذا ادخال التكنولوجيا الحديثة .

(د) التشاور والمساندة فيما يختص بالمنظمات الدولية والمؤتمرات والمعاهدات فى مجال النقل البحرى .

(هـ) التعاون المتبادل فى ظروف حالات الطوارىء للسفن .

٢ — وختاما لهذا ، فإن الطرفين المتعاقدين سيقومان بتوجيه المؤسسات المختصة إلى اتخاذ الإجراءات الفنية والتجارية المناسبة لتحقيق الأسس السالفة الذكر فى جميع الأنشطة الملاحية .

(مادة ٢)

١ — يسعى كلا الطرفان المتعاقدان إلى استخدام السفن التى تحمل علم الطرف الآخر فى القيام بنقل مشحونات عبر المحيطات من و إلى دولة ثالثة وذلك لتحقيق أقصى استغلال للأساطيل الوطنية لكلتا الدولتين . وخاصة تلك التى تعمل على الخط المشترك المشار إليه فى المادة (١) .

ومن المفهوم أن النقل من و إلى دولة ثالثة سيتم دون المساس بأية معاهدات أو اتفاقيات قد توجد بين كلا الطرفين المتعاقدين و بين طرف ثالث .

٢ — تنقل التجارة المتبادلة بين الجمهورية العربية المتحدة و جمهورية ألمانيا الديمقراطية أساسا على سفن يقوم بتأجيرها أو تشغيلها الخطوط الوطنية فى كلتا الدولتين على أساس المناصفة بينهما بالنسبة للشحنات والنوالين المحققة للبضائع العامة وكذا البضائع الصب فى كلا الاتجاهين بصرف النظر عن شروط البيع .

(مادة ٣)

تخضع السفن التى تحمل علم أى من الطرفين المتعاقدين وأطقمها والمسافرين عليها وكذا الشحنات التى تحملها لنفس الشروط التى تعامل بها السفن ، والأطقم البحرية والركاب والشحنات الخاصة بالدولة الأكثر رعاية وذلك عند دخولها الموانى التابعة للطرف الآخر أو إبحارها منها أو بقائها فيها

وستطبق شروط الدولة الأكثر رعاية بصفة خاصة على مايلى :

(ا) أية ضرائب أو رسوم تكون برسم أو لحساب المؤسسات الحكومية أو أية منظمات أخرى .

(ب) عمليات الرباط وحل الرباط والشحن والتفريغ للسفن فى موانى الطرفين المتعاقدين أو مداخلها أو غاطسها .

(ج) استخدام المرشدين ، القاطرات ، القنوات ، الأهوسة ، والكبارى ، والعلامات البحرية والشمندورات المضيئة فى القنوات .

(د) استخدام الأوناش والموازين والمخازن والترسانات والأرصفة وورش الإصلاح .

(هـ) التموين بالوقود وزيوت التشحيم والمياه والمأكولات .

(و) الخدمات والرعاية الصحية

ولا تسرى التسهيلات السابقة على ما يلى :

(ا) المزايا والتسهيلات الممنوحة أو التى قد تمنحها الجمهورية العربية المتحدة للدول الأعضاء فى الجامعة العربية وكذلك التسهيلات والمزايا التى قد تمنحها جمهورية ألمانيا الديمقراطية إلى الدول المجاورة .

(ب) المزايا والتسهيلات الممنوحة أو التى تمنحها أى من الدولتين إلى الدول المتاخمة لها وكذلك المزايا والتسهيلات الناتجة عن اتحاد جمركى منضم أو سينضم إليه أى من الدولتين .

(مادة ٤)

١ — يعترف كل من الطرفين بجنسية السفن التى تحمل علم الطرف المتعاقد الآخر من واقع المستندات المعتمدة والصادرة من السلطات المختصة التابعة للطرف الآخر والموجودة على ظهر السفينة والصادرة طبقا للقوانين السارية فى بلد الطرف المتعاقد الآخر الذى تحمل السفينة علمه .

٢ — شهادات الحمولة وأوراق السفينة الأخرى الموجودة على ظهرها والصادرة من السلطات المختصة فى بلد أحد الطرفين المتعاقدين يعترف بها من قبل السلطات المعنية فى بلد الطرف المتعاقد الآخر .

٣ — يتم احتساب رسوم الموانى ورسوم عبور قناة السويس والضرائب طبقا للقوانين والتعليمات واللوائح السارية فى كلتا الدولتين .

(مادة ٥)

١ — يعترف كل من الطرفين المتعاقدين بمستندات البحارة الصادرة من السلطات المختصة فى كلا الدولتين وهى :
"Seaman's Passport" بالنسبة للجمهورية العربية المتحدة .
"Seefahrtsbuch" بالنسبة لجمهورية المانيا الديمقراطية .

وهذه المستندات تعتبر كافية لإثبات شخصية أفراد أطقم السفن وصالحة لعبورهم الحدود أو تحركاتهم من و إلى السفن أو المطارات طبقا للقوانين والتعليمات واللوائح السارية فى الدولة المعنية .

٢ — فيما يختص بشئون الطاقم بالنسبة لتحرك أفراد أطقم السفن فى أراضى الطرف المتعاقد الآخر أو عبور حدوده أو التعيين للعمل أو إنهاء عقد العمل أو ترحيل الطاقم أو أية مسائل أخرى تتعلق بأفراد السفينة . فإن رئيس المؤسسة الملاحية المعنية أو أى شخص يفوض من قبله وكذلك ربابنة السفن التى تحمل علم الطرف المتعاقد الآخر لهم الحق فى إصدار الأوامر المكتوبة إلى البحارة التابعين لهم والذين يحملون أوراقا سارية المفعول وذلك طبقا للقوانين والتعليمات واللوائح السارية فى الدولة المعنية .

(مادة ٦)

ستقوم الهيئات المعنية فى كلتا الدولتين بالاتصال فيما بينهما للتشاور فيما يختص بالمنظمات الدولية والمؤتمرات والمعاهدات التى تهمها فى مجال النقل البحرى .

وسيساند كل منهما الآخر إذا تعرض أحد الطرفين للتفرقة فى المعاملة وكذلك فيما يختص بأى إجراءات تتخذ فيها تقييد لحرية الملاحة وبالتالى تحد من حرية التجارة البحرية الدولية .

(مادة ٧)

١ — سيقدم كل من الطرفين للطرف الآخر المساعدات والدعم لبناء وتنمية الأساطيل التجارية الوطنية ولزيادة كفاءة الموانى البحرية وكذا امداده بجميع التسهيلات والتجهيزات اللازمة لإعادة شحن البضائع بالترانسيت وخدمة السفن بما فى ذلك محددات القنوات والعلاقات الملاحية .

٢ — يلزم إبرام اتفاقات خاصة لتحقيق ما ورد بالبند (١) .

(مادة ٨)

١ — يمنح كل من الطرفين المتعاقدين للطرف الآخر الحق فى الاستفادة من معاهد التدريب وكذا كل الامكانيات التدريبية الأخرى فى المؤسسات والهيئات الخاصة بالنقل البحرى و إدارة الموانى .

ويدخل فى هذا المجال أيضا تدريب البحريين والضباط الفنيين للأسطول التجارى إلى جانب المتخصصين فى كافة فروع النقل البحرى و إدارة الموانى بما فى ذلك تدريب البحريين والضباط الفنيين التابعين لأحد الطرفين المتعاقدين على السفن التجارية التابعة للطرف المتعاقد الآخر .

٢ — يلزم إبرام اتفاقات خاصة لتحقيق ما ورد فى البند (١) .

(مادة ٩)

١ — يتم سداد النوالين البحرية المستحقة على البضائع المتبادلة بين الجمهورية العربية المتحدة و جمهورية ألمانيا الديموقراطية وكذلك سداد أجور السفر للركاب الذين يستقلون بواخر الطرفين المتعاقدين وكذلك جميع الرسوم والمصاريف المستحقة على دخول أو إبحار أو بقاء السفن فى الميناء ورسوم ومصاريف الشحن والتفريغ وخدمة السفن فى الموانى وكذلك التزود بالمؤن وعلى الأخص التزود بالوقود وزيوت التشحيم والمأكولات ومصاريف الإصلاحات اللازمة للصلاحية للملاحة طبقا لبنود اتفاقية التجارة والدفع السارية المفعول فى ذلك الوقت بين كل من الجمهورية العربية المتحدة و جمهورية ألمانيا الديمقراطية

٢ — جميع الأرباح المحققة من تشغيل السفن المسجلة فى بلد أحد الطرفين المتعاقدين والتابعة لهيئة أو مؤسسة أو شركة تأسست طبقا للقوانين السارية بهذه الدولة ومداره بواسطتها وتعمل فى نقل التجارة الدولية تعفى من أى ضرائب مقررة فى بلد الطرف المتعاقد الآخر .

(مادة ١٠)

تطبق البنود الواردة فى المواد (٣) ، (٩) على المصاريف التى يتحملها المستأجر طبقا لما هو وارد بعقد المشارطة وذلك بالنسبة للسفن التى تحمل أعلاما أجنبية وتعمل بموجب عقد مشارطة زمنية لنقل البضائع بين الدولتين أو بينهما وبين دولة ثالثة إذا كان طرف التعاقد إحدى المؤسسات التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين .

(مادة ١١)

إذا تعرضت إحدى السفن التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للجنوح أو الغرق فى المياه الإقليمية للطرف المتعاقد الآخر تمنح السفن والأشخاص والبضائع التى على ظهرها كل المساعدات المطلوبة ونفس الامتيازات التى تمنح فى الظروف المماثلة للسفن والأشخاص والبضائع التابعة لهذا الطرف المتعاقد كما لو كانت تابعة له وتحمل علمه وذلك طبقا للقوانين السارية فى بلد هذا الطرف المتعاقد .

(مادة ١٢)

للهيئات المعنية فى كلتى الدولتين الحق فى إيفاد مندوبين دائمين عنها فى دولة الطرف المتعاقد الآخر وذلك توطيدا وتنمية للتعاون القائم فى مجال النقل البحرى .

(مادة ١٣)

يمنح كل من الطرفين المتعاقدين المندوبين التابعين للطرف المتعاقد الآخر الحق فى دخول الموانى البحرية للقيام بأعمال رسمية الموكلة إليهم والمتعلقة بالسفن وأطقمها والمسافرين عليها وكذا البضائع بما فى ذلك الصعود على السفن التى تحمل علم الدولة التابع لها المندوب أو المؤجرة لحسابها — وذلك طبقا للقوانين واللوائح السارية فى داخل الدولة المعنية .

(مادة ١٤)

١ — لتحقيق تنفيذ هذا الاتفاق على الوجه الأكمل وللتشاور حول المشكلات التى قد تنشأ بين الطرفين نتيجة لتطبيقه ،

يشكل الطرفان المتعاقدان لجنة مشتركة دائمة وتجتمع هذه اللجنة مرة كل عام بالتبادل أو بناء على طلب أى من الطرفين فى كل من الجمهورية العربية المتحدة وجمهورية ألمانيا الديمقراطية .

٢ — يرأس الجانب الذى يمثل الجمهورية العربية المتحدة السيد رئيس مجلس إدارة المؤسسة المصرية العامة للنقل البحرى .

٣ — يرأس الجانب الذى يمثل جمهورية ألمانيا الديمقراطية السيد نائب وزير النقل .

(مادة ١٥)

١ — يتم التشاور بين الجهات المعنية لكلا الطرفين المتعاقدين إذا لزم الأمر بروح من التعاون التام ورغبة منهما فى تسهيل تنفيذ البنود الواردة بهذا الاتفاق .

٢ — أية خلافات فى الرأى حول تفسير تطبيق ما ورد بهذا الاتفاق يسوى عن طريق المفاوضات المباشرة بين الجهات المختصة لدى الطرفين المتعاقدين .

وفى حالة عدم التوصل إلى اتفاق يسوى الخلاف بالطرق الدبلوماسية .

(مادة ١٦)

١ — اتفق الطرفان المتعاقدان على أن تحال جميع الخلافات والمشكلات الناتجة عن تنفيذ العقود المبرمة نتيجة لهذا الاتفاق إلى اللجنة المشتركة الدائمة المنصوص عليها فى المادة ١٤

٢ — على المؤسسات المختصة فى كلا الطرفين المتعاقدين أن تنص فى عقودها الخاصة بالنقل البحرى أو خدمات الموانى أو أية خدمات أخرى تتم فى إطار هذا الاتفاق على ضرورة عرض الخلافات والمشكلات الناتجة عن تطبيق هذه العقود على اللجنة المشتركة الدائمة المشار إليها .

٣ — وفى حالة عدم التوصل إلى تسوية الخلاف يحال الموضوع إلى التحكيم .

(مادة ١٧)

أية تعديلات أو إضافات إلى هذا الاتفاق يجب أن تتم كتابة وأن تكون بموافقة كلا الطرفين المتعاقدين .

(مادة ١٨)

١ — هذه الاتفاقية غير محددة المدة وتوضع موضع التنفيذ من تاريخ تبادل المذكرات الدالة على التصديق عليها .

٢ — هذه الاتفاقية عند ما توضع موضع التنفيذ — تحل محل الاتفاق الذى سبق عقده بين حكومة الجمهورية العربية المتحدة وحكومة جمهورية المانيا الديمقراطية فى ٢٧ مارس ١٩٥٨ دون المساس بالعقود والاتفاقيات السارية بين الهيئات الملاحية المعنية فى كلا الدولتين .

٣ — يجوز إلغاء الاتفاقية من أى جانب من الطرفين المتعاقدين بإخطار بمدة ستة شهور سابقة لتاريخ الإلغاء .

أبرم ووقع فى ١٩٧١/٥/١ فى القاهرة من نسختين أصليتين باللغة الانجليزية .

عن الجمهورية العربية المتحدة

عن جمهورية ألمانيا الديمقراطية

وزارة الخارجية

قرار

لوزير الخارجية

بعد الاطلاع على قرار السيد رئيس الجمهورية رقم ٢٦٧٤ لسنة ١٩٧١ الصادر بتاريخ ١٩٧١/١١/٢٧ بشأن الموافقة على الاتفاقية المعقودة بين حكومة الجمهورية العربية المتحدة وحكومة جمهورية ألمانيا الديمقراطية فى مجال الملاحة والنقل البحرى الموقعة فى القاهرة بتاريخ أول مايو سنة ١٩٧١؛

قـــرر :

مادة وحيدة — تنشر فى الجريدة الرسمية الاتفاقية المعقودة بين حكومة الجمهورية العربية المتحدة وحكومة جمهورية ألمانيا الديمقراطية فى مجال الملاحة والنقل البحرى الموقعة فى القاهرة بتاريخ أول مايو سنة ١٩٧١ ويعمل بها اعتبارا من ٢٠ يناير سنة ١٩٧٢

مراد غالب

قرار رئيس جمهورية مصر العربية

رقم ٣١٢٣ لسنة ١٩٧١

باعتبار مشروع إزالة الأجزاء البارزة عن خط التنظيم بشارع النصر وميدان القراشى ببندر منيا القمح محافظة الشرقية من أعمال المنفعة العامة

رئيس الجمهورية

بعد الاطلاع على الدستور ؛

وعلى القانون رقم ٥٧٧ لسنة ١٩٥٤ بشأن نزع ملكية العقارات للمنفعة العامة أو التحسين ؛

وعلى القانون رقم ٢٥٢ لسنة ١٩٦٠ فى شأن تعديل بعض الأحكام الخاصة بنزع الملكية للمنفعة العامة والاستيلاء على العقارات ؛

وعلى قرار نائب رئيس الجمهورية رقم ٢٤٩٩ لسنة ١٩٦٢ باعتبار مشروع إزالة الأجزاء البارزة عن خط التنظيم بشارع النصر وميدان القراشى ببندر منيا القمح — محافظة الشرقية من أعمال المنفعة العامة ؛

قـــرر :

مادة ١ — يعتبر من أعمال المنفعة العامة مشروع إزالة الأجزاء البارزة عن خط التنظيم بشارع النصر وميدان القراشى ببندر منيا القمح — محافظة الشرقية الموضح حدوده ومعالمه بالمذكرة والرسم المرافقين .

مادة ٢ — ينشر هذا القرار فى الجريدة الرسمية ،

صدر برياسة الجمهورية فى ١٢ ذى القعدة سنة ١٣٩١ (٣٠ ديسمبر سنة ١٩٧١)

أنور السادات

مذكرة إيضاحية

لقرار رئيس جمهورية مصر العربية رقم ٣١٢٣ لسنة ١٩٧١ باعتبار مشروع إزالة الأجزاء البارزة عن خط التنظيم بشارع النصر وميدان القراشى ببندر منيا القمح — محافظة الشرقية من أعمال المنفعة العامة

بتاريخ ١٩٦٢/٧/٢٨ صدر قرار نائب رئيس الجمهورية رقم ٢٤٩٩ لسنة ١٩٦٢ باعتبار مشروع إزالة الأجزاء البارزة عن خط التنظيم بشارع النصر وميدان القراشى ببندر منيا القمح محافظة الشرقية من أعمال المنفعة العامة طبقا لاحكام القانون رقم ٥٧٧ لسنة ١٩٥٤ بشأن نزع ملكية العقارات للمنفعة العامة أو التحسين والقوانين المعدلة له ولم يتيسر تنفيذه وذلك لعدم توفر الاعتمادات المالية .