اتفاقيات واتفاقات دولية

مرسوم رئاسي رقم 13 – 122 مؤرخ في 22 جمادى الأولى عام 1434 الموافق 3 أبريل سنة 2013، يتضمن التصديق على اتفاق النقل الجوي بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية بولونيا، الموقع بوارسو في 7 يوليو سنة 2011.

إنّ رئيس الجمهورية،

– بناء على تقرير وزير الشؤون الخارجية،

– وبناء على الدّستور، لا سيّما المادّة 77 –11 منه،

– وبعد الاطلاع على اتفاق النقل الجوي بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية بولونيا، الموقع بوارسو في 7 يوليو سنة 2011،

يرسم ما يأتي :

المادّة الأولى : يصدّق على اتفاق النقل الجوي بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية بولونيا، الموقع بوارسو في 7 يوليو سنة 2011، وينشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

المادّة 2 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرّسميّة للجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة.

حرّر بالجزائر في 22 جمادى الأولى عام 1434 الموافق 3 أبريل سنة 2013.

عبد العزيز بوتفليقة

اتفاق النقل الجوي
بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة
الدّيمقراطيّة الشّعبيّة
وحكومة جمهورية بولونيا

إن حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وحكومة جمهورية بولونيا المشار إليهما فيما يأتي بـ"الطرفين المتعاقدين"،

– باعتبارهما طرفين في المعاهدة الدولية للطيران المدني المفتوحة للتوقيع بمدينة شيكاغو في 7 ديسمبر سنة 1944،

– ورغبة منهما في تطوير التعاون في مجال النقل الجوي والمساهمة في تحسين الطيران المدني الدولي،

– ورغبة منهما في إبرام اتفاق نقل جوي بغرض تقديم خدمات جوية بين إقليميهما المتتاليين،

اتفقتا على ما يأتي :

المادّة الأولى
التعاريف

1 – لهدف تطبيق هذا الاتفاق ما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك :

أ) تعني كلمة "المعاهدة" : معاهدة الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو اعتبارا من تاريخ 7 ديسمبر سنة 1944 وكل ملاحقها المعتمدة وفقا لأحكام المادّة (90) من تلك المعاهدة وأي تعديلات لملاحق هذه المعاهدة أو للمعاهدة نفسها طبقا لأحكام المادّتين (90) و(94) منها طالما أن هذه الملاحق والتعديلات أصبحت سارية المفعول لدى كل من الطرفين المتعاقدين.

ب) تعني عبارة "سلطات الطيران" : بالنسبة لحكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية – الوزارة المسؤولة عن الطيران المدني، وبالنسبة لجمهورية بولونيا، رئيس هيئة الطيران المدني، أو في كلا الحالتين، كل شخص أو سلطة مخولة لتأدية أي من المهام الممارسة من طرف السلطات المشار إليها أعلاه،

ج) تعني عبارة "مؤسسة النقل الجوي المعينة" كل مؤسسة للنقل الجوي التي تم تعيينها وترخيصها طبقا لأحكام المادّة الثالثة (التعيين والترخيص) من هذا الاتفاق،

د) عبارات "الخدمة المتفق عليها" و"الطريق المحدد" تعني بالترتيب خدمات النقل الجوي الدولي وفقا للمادّة الثانية (من الحقوق) من هذا الاتفاق والطريق المحدد في ملحق هذا الاتفاق،

هـ) تعني كلمة "التعرفة" السعر الواجب دفعه لقاء نقل الركاب، الأمتعة والشحن وكذا الشروط التي تخضع لها هذه الأسعار متضمنة الأسعار والشروط المتعلقة بالخدمات الأخرى المقدمة من طرف مؤسسة لها علاقة بالنقل الجوي، إلا أنه يستثنى منها الأجور وشروط نقل البريد،

و) عبارة "إقليم الطرف المتعاقد" تعني إقليم الدولة التي هي طرف في هذا الاتفاق،

ي) عبارة "الدولة العضو" يقصد بها الدولة التي هي حاليا أو مستقبلا طرف متعاقد في الاتفاقية المؤسسة للاتحاد الأوروبي، في الاتفاقية المتعلقة بالمنطقة الاقتصادية الأوروبية المعدلة، أو في الاتفاقية التي تطبق بموجبها حرية الإنشاء بموجب قانون المجموعة المطبق في مجال الطيران المدني،

ز) يقصد بعبارة " شهادة مستغل جوي" وثيقة صدرت لمؤسسة نقل جوي والتي تشهد بالكفاءة المهنية لهذه المؤسسة والتنظيم لضمان أمن استغلال الطائرات الخاصة بنشاطات الطيران المبينة في هذه الشهادة،

ح) عبارة "أعباء الاستعمال" تعني الأعباء الملزمة على مؤسسة النقل الجوي من طرف السلطة المختصة أو المسموح لها من طرف هذه السلطة بغرض استعمالها لتموين ملكية المطار أو التجهيزات أو تجهيزات الملاحة الجوية بما في ذلك تجهيزات التحليق الجوي أو الخدمات ذات الصلة وتجهيزات الطائرة وطاقمها والركاب والشحن.

2 – يعتبر الملحق جزأ لا يتجزأ من هذا الاتفاق. كل رجوع لهذا الاتفاق يستوجب الرجوع للملحقه ما لم يتفق على خلاف ذلك صراحة.

المادّة 2

منح حقوق النقل

1 – يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر، فيما يتعلق بتأسيس واستغلال الخدمات الجوية الدولية من طرف المؤسسات المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، الحقوق الآتية :

أ) الحق في الطيران عبر إقليمه دون هبوط،

ب) الحق في الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية،

ج) الحق في الهبوط في إقليمه في النقاط المحددة في ملحق هذا الاتفاق لغرض أخذ وإنزال الركاب والبضائع بما في ذلك البريد منفصلة أو مجتمعة،

د) الحقوق الأخرى عدى الموضحة في هذا الاتفاق لغرض استغلال الخدمات الجوية الدولية المبينة على الطرق في ملحق هذا الاتفاق.

2 – لا يوجد في نص الفقرة الأولى من هذه المادّة ما يمكن تفسيره على أنه يمنح المؤسسة المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين حق أخذ الركاب والبضائع بما في ذلك البريد، من إقليم الطرف المتعاقد الآخر، نظير أجرة أو استئجار، نحو نقطة أخرى واقعة في إقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر.

3 – إذا لم تستطع المؤسسة المعينة من قبل أحد الأطراف المتعاقدة من استغلال خدمة على طرقها العادية وذلك بسبب صراع مسلح أو اضطرابات سياسية، أو تطورات ظرفية خاصة أو غير عادية، فيجب على الطرف المتعاقد الآخر بذل قصارى جهده لتسهيل التشغيل المستمر لمثل هذه الخدمة وذلك من خلال إعادة الترتيبات الطارئة والمناسبة لهذه الطرق.

المادّة 3

التعيين والترخيص

1 – يحق لكل طرف متعاقد تعيين مؤسستين للنقل الجوي بغرض استغلال الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة في الملحق وسحب أو تغيير هذه التعيينات. يجب إبلاغ هذه التعيينات كتابيا، من قبل سلطة الطيران لأحد الطرفين المتعاقدين إلى سلطة الطيران للطرف المتعاقد الآخر.

2 – على الطرف المتعاقد الآخر عند استلام هذا التعيين أن يمنح التراخيص والتسريحات الملائمة في أدنى الآجال، على هذا النحو :

أ) في حالة كون مؤسسة النقل الجوي معينة من طرف الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية :

– تكون إقامة هذه المؤسسة في إقليم الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ومرخصة وفقا لقوانين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، و

– تكون هناك ممارسة واستمرارية في المراقبة القانونية الفعلية لمؤسسة النقل الجوي من طرف الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، و

ب) في حالة كون مؤسسة النقل الجوي معينة من طرف جمهورية بولونيا :

– تكون إقامة هذه المؤسسة في إقليم جمهورية بولونيا بموجب الاتفاقية المؤسسة للمجموعة الأوروبية وحائزة على رخصة استغلال صالحة، وفقا لقوانين المجموعة الأوروبية،

– تكون هناك ممارسة واستمرارية في المراقبة القانونية الفعلية لمؤسسة النقل الجوي من طرف الدولة العضو المسؤولة عن إصدار شهادة مستغلها الجوي، وتكون سلطة الطيران المختصة مبينة جليا في التعيين، و

ج) مؤسسة النقل الجوي المعينة مؤهلة لاستفاء الشروط المنصوص عليها بموجب القوانين والتنظيمات المطبقة عادة في استغلال الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي يدرس الطلب أو الطلبات،

د) يجوز للمؤسسة المعينة والمرخصة على هذا النحو أن تبدأ في استغلال الخدمات الجوية المتفق عليها، شريطة توافقها مع أحكام هذا الاتفاق، وكذا مع المتطلبات الوطنية المتعلقة برخصة الاستغلال إذا كانت مطبقة.

المادّة 4

إلغاء وتعليق وتقليص الحقوق

1 – يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحقه في إلغاء أو تعليق أو الحد في منح تراخيص الاستغلال أو الرخص التقنية لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بحيث :

أ) في حالة كون مؤسسة النقل الجوي معينة من طرف الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية :

– غير مستقرة في إقليم الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وغير حائزة على رخصة استغلال صالحة، وفقا للقوانين الجزائرية، أو

– عدم وجود مراقبة فعلية وقانونية على مؤسسة النقل الجوي تتم بصفة مستمرة ومتواصلة من طرف الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

ب) في حالة كون مؤسسة النقل الجوي معينة من طرف جمهورية بولونيا :

– عند عدم استقرارها في إقليم جمهورية بولونيا الخاضعة للاتفاقية المؤسسة للمجموعة الأوروبية أو عند عدم حيازتها على رخصة للاستغلال صالحة وفقا للقوانين الأوروبية، أو

– عدم وجود مراقبة فعلية وقانونية على مؤسسة النقل الجوي، تتم بصفة مستمرة ومتواصلة من طرف الدولة العضو في المجموعة الأوروبية المخولة لمنح رخص الاستغلال الجوي أو كون سلطة الطيران المعنية غير موضحة جليا في التعيين.

ج) في حالة عدم قيام مؤسسة النقل الجوي المذكورة بالاستغلال طبقا لشروط هذا الاتفاق وملحقه.

2 – لا يتم تطبيق الشروط المنوه بها في الفقرة الأولى من هذه المادّة إلاّ بعد تشاور سلطات الطيران طبقا للمادّة 19 (المشاورات) من هذا الاتفاق.

المادّة 5

تطبيق القوانين

1 – تطبق القوانين والأنظمة المعمول بها لدى أي من الطرفين المتعاقدين الخاصة بدخول ومغادرة الطائرات العاملة على الخطوط الجوية الدولية وعلى تشغيل وملاحة الطائرات أثناء تواجد طائرات أحد الطرفين المتعاقدين على أراضي الطرف المتعاقد الآخر.

2 – تطبق القوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين المتعلقة بالوصول والمغادرة والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجز الطبي من طرف مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ومن طرف ولمنفعة ركابها وأطقم طائراتها والبريد والبضائع المنقولة على متن طائراتها.

المادّة 6

خدمات الأسكلة

دون المساس بالقوانين والأنظمة الخاصة بكل طرف متعاقد، بما في ذلك جمهورية بولونيا، الخاضعة لقوانين المجموعة الأوروبية، يجوز لكل طرف متعاقد تأسيس مصالحه الخاصة بخدمة الأسكلة (مصلحة مستقلة) أو باختياره ومن بين الممونين المتنافسين من يقوم بتوفير خدمات الأسكلة (للهبوط لأغراض غير تجارية) بصفة كلية أو جزئية.

إذا ما ضيقت أو منعت هذه القوانين خدمات الأسكلة وعند غياب تنافس حقيقي بين ممولي خدمات الأسكلة، يتوجب معاملة كل مؤسسة للنقل الجوي المعينة على أساس المساواة وعدم التمييز بهدف حصولها على مصلحة مستقلة، وخدمة أسكلة موفرة من قبل الممون أو الممولين.

المادّة 7

الرسوم الجمركية

1 – تعفى الطائرات المشغلة على الطرق الجوية الدولية المتفق عليها بين الطرفين المتعاقدين بواسطة مؤسسة النقل المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين، وكذلك إمدادات الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والمعدات العادية ومؤن الطائرات (بما في ذلك الأطعمة والمشروبات والتبغ) عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر والمتواجدة على متن طائرات تلك المؤسسة، من جميع الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغير ذلك من الرسوم والضرائب المماثلة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، بشرط أن تظل الأشياء المذكورة على متن الطائرة إلى غاية تصديرها مرة ثانية أو استعمالها أثناء تواجدها في هذا الإقليم.

2 – يجب الإعفاء من هذه الرسوم والأعباء والضرائب، باستثناء أجور الخدمات التي تقدم إلى الطائرات ما يأتي :

أ) مؤن الطائرات التي تحمل على متن الطائرة في إقليم طرف متعاقد وفي الحدود المسموح بها من قبل سلطات ذلك الطرف المتعاقد، والموجهة للاستهلاك على متن الطائرة المشغّلة على الخطوط الجوية الدولية للطرف المتعاقد الآخر.

ب) قطع الغيار والعتاد المستورد الذي يدخل إقليم أي من الطرفين المتعاقدين بغرض صيانة أو إصلاح الطائرات التي تشغلها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر على الطرق الجوية الدولية المتفق عليها،

ج) إمدادات الوقود وزيوت التشحيم التي تزود بها الطائرات التي تستخدمها المؤسسة المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر على خطوط جوية دولية حتى لو كانت تلك الإمدادات ستستخدم في جزء من رحلتها على إقليم الطرف المتعاقد الآخر الذي أخذت منه،

د) المواد الإعلانية والوثائق التي ليست لها قيمة تجارية، المستعملة بمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كلا الطرفين المتعاقدين داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

3 – إذا استوجبت القوانين والنظم المحلية الخاصة بأحد الطرفين المتعاقدين فرض ذلك، يتم وضع المؤن المشار إليها في الفقرتين (1) و(2) تحت المراقبة الجمركية للطرف المتعاقد المذكور.

4 – لا يمكن إنزال وتفريغ الأجهزة العادية وكذا المعدات والتموينات الموجودة على متن طائرة مؤسسة أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، إلاّ بموافقة السلطات الجمركية في هذا الإقليم إلى أن يعاد تصديرها أو التصرف فيها وفقا للقوانين الجمركية.

5 – لا يخضع الركاب والأمتعة والبضائع العابرة مباشرة لإقليم أحد الطرفين المتعاقدين والتي لا تخرج من نطاق منطقة المطار المخصصة لهذا الغرض، إلاّ لتفتيش بسيط، كما تعفى الأمتعة والبضائع العابرة مباشرة من الرسوم الجمركية ورسوم أخرى مماثلة.

6 – لا يوجد في هذه الاتفاقية ما يمنع :

أ) قيام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية بفرض، على أساس المساواة، الحقوق والرسوم، المصاريف والتكاليف المتعلقة بالوقود الموفر في إقليمها المستعمل من طرف طائرة تابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية بولونيا المستغلة لبعض النقاط داخل إقليم الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

ب) قيام جمهورية بولونيا بفرض، على أساس المساواة، الحقوق والرسوم، المصاريف والتكاليف المتعلقة بالوقود الموفر في إقليمها المستعمل من طرف طائرة تابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية المستغلة لبعض النقاط داخل إقليم جمهورية بولونيا أو بنقطة داخل إقليم آخر لإحدى الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي.

المادّة 8

المنافسة العادلة

1 – يجب أن يتوفر لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين فرصا عادلة ومتكافئة للمنافسة في استغلال الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة بين إقليميهما.

2 – يجب أن يسمح كل طرف متعاقد لكل مؤسسة نقل جوي معينة بتحديد الوتيرة وسعة النقل الجوي الدولي الواجب توفيرها مبنية على الاعتبارات التجارية للسوق. لا يحق لأي طرف متعاقد أن يقوم بصفة أحادية بالحد من حجم النقل أو الوتيرة أو انتظامية الخدمة أو نوع الطائرات المستغلة من طرف مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر إلاّ في حدود هذا الاتفاق، أو تحت شروط مشابهة مطابقة للمادّة 15 من هذا الاتفاق.

3 – لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين السماح لمؤسسات النقل الجوي التابعة له، سواء كانت بمفردها، أو بالاشتراك مع مؤسسة / مؤسسات نقل جوي أخرى إتخام السوق بهدف الإضعاف الشديد لمنافس آخر أو لإقصائه من ذلك الطريق.

المادّة 9
جداول الاستغلال

1 – يجب أن تعرض المؤسسات المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين على سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر جداول الخدمات التي ترغب في استغلالها مع تحديد الوتيرة، وجدول التوقيت، ونوع الطائرة وتشكيلة وعدد المقاعد الموضوعة تحت تصرف الزبائن وذلك قبل ثلاثين (30) يوما على الأقل من بدء تسيير الخدمات على الطرق المحددة.

2 – وأية تغييرات لاحقة تخص استغلال رحلات إضافية تشغلها إحدى مؤسسات النقل الجوي على جدول الاستغلال، تخضع لموافقة سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر.

المادّة 10
التعريفات

1 – يكون لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين الحرية في تحديد تعريفات النقل الجوي.

2 – تعرض التعريفات المتفق عليها على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وذلك قبل ثلاثين (30) يوما على الأقل من التاريخ المقترح لتطبيقها، ويجوز في حالات خاصة إنقاص هذه المدة بالاتفاق بين السلطات المذكورة.

3 – يحق للأطراف المتعاقدة التدخل في أي وقت :

أ) لسحب تعريفة أساسية، أخذا بعين الاعتبار التشكيلة الأساسية للتعريفة الخاصة بالطريق المذكور وعوامل أخرى بما فيها الوضعية التنافسية للسوق، والتي تعود بالخسارة الكبيرة على المستعملين من حيث التكاليف الطويلة المدى المخصّصة كليا من طرف مؤسسة النقل الجوي المعينة بما في ذلك الفائدة المرضية لرأس المال.

ب) للاعتراض، بطرق غير تمييزية، على انخفاض الأسعار في السوق سواء على طريق أو على مجموعة طرق، عندما تؤدي قوى السوق إلى إعاقة تطوير التغيرات الهامّة لأسعار النقل الجوي انطلاقا من الحركات العادية للأسعار الموسميّة والتي تؤدي إلى خسائر عالية بين مؤسسات النقل الجوي المعينة على الطرق الجوية المعنية، أخذا بعين الاعتبار التكاليف الطويلة المدى المخصّصة كليا من طرف مؤسسات النقل الجوي.

4 – علاوة على أحكام هذه المادة، تحدد التعريفات التي تتقاضاها مؤسسات النقل الجوي التابعة للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية للنقل الجوي في إقليم الاتحاد الأوروبي وفقا لقوانين الاتحاد الأوروبي.

المادّة 11
الفرص التجارية

1 – يكون لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين الحق في فتح مكاتبها، وكالاتها و/ أو ممثليها داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر طبقا للتنظيمات السارية المفعول للطرف المتعاقد الآخر،

2 – يكون لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين الحق في توظيف والإبقاء داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر الموظفين اللازمين لضمان وترقية خدمات النقل الجوي، وذلك وفقا للقوانين والتنظيمات المعمول بها فيما يخص الدخول والإقامة والعمل لدى ذلك الطرف المتعاقد.

3 – يحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة لأحد الطرفين المتعاقدين، على أساس التبادلية، وطبقا للقوانين والتنظيمات المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر، أن تبيع في إقليم الطرف المتعاقد الآخر تذاكر النقل الجوي إما مباشرة، أو عن طريق وكلاء ويحق لكل طرف متعاقد بيع تلك التذاكر إما بالعملة المحلية أو أي عملة قابلة للتحويل وفقا للتنظيمات السارية المفعول الخاصة بالعملات الخارجية.

المادّة 12
تحويل فائض الإيرادات

يمنح كل طرف متعاقد مؤسسات نقل الطرف المتعاقد الآخر الحق في التحويل بالسعر الرسمي للعملة الصعبة لفائض الإيرادات على المصروفات الجارية في إقليمه والمتعلقة بنقل الركاب والبضائع والبريد، واستغلال الخدمات المتفق عليها.

يجري التحويل حسب نظام الصرف الرسمي المطبق على العمليات التجارية المعتادة وطبقا لأنظمة الصرف المعمول بها.

المادّة 13
رسوم الاستغلال

يجب أن تكون الرسوم المفروضة في إقليم كلا الطرفين المتعاقدين على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر مقابل استخدامها للمطارات المفتوحة للاستغلال العمومي وخدمات الملاحة الجوية وغيرها من تجهيزات الطيران، معقولة وعادلة ومبنية على أسس اقتصادية صالحة حيث يكون تحصيلها طبقا للأحكام السارية المفعول دون تمييز لجنسية الطائرة المعنية.

المادّة 14
الشهادات والرخص

1 – شهادات الملاحة والكفاءة والرخص الصادرة أو المصادق عليها أو المجددة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، بما في ذلك جمهورية بولونيا الخاضعة لقوانين ونظم المجموعة الأوروبية، والتي لم تنقض مدة صلاحيتها تعتبر صالحة لدى الطرف المتعاقد الآخر لاستغلال الخدمات المتفق عليها، بشرط أن تساوي أوتفوق المقاييس الدنيا لاتفاقية الطيران المدني الدولي.

2 – إلاّ أنه يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في رفض الاعتراف بصلاحية شهادات الكفاءة والرخص المذكورة والممنوحة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك لغرض الطيران فوق إقليمه.

المادّة 15
أمن الطيران

1 – يؤكد الطرفان المتعاقدان تماشيا مع حقوقهما والتزاماتهما المقررة بموجب أحكام القانون الدولي، على التزامهما بحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، لضمان الأمن الذي يشكل جزءا لا يتجزأ من هذا الاتفاق.

ويتعهد الطرفان المتعاقدان وبدون تقييد لحقوقهما والتزاماتهما المطلقة، بموجب القانون الدولي، بالالتزام بوجه خاص بأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة بطوكيو في 14 سبتمبر سنة 1963، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة بلاهاي في 16 ديسمبر سنة 1970، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة بمونتريال في 23 ديسمبر سنة 1971، والبروتوكول الخاص بقمع أعمال العنف في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع بمونتريال في 24 فبراير سنة 1988 وكل اتفاقية متعددة الأطراف تخص أمن النقل الجوي وتربط الطرفين المتعاقدين.

2 – يقدم كل من الطرفين المتعاقدين، عند الطلب، المساعدة الضرورية لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغيرها من الأفعال الغير مشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات وتجهيزات الملاحة الجوية، ومنع أي تهديد آخر ضد سلامة الطيران المدني.

3 – في إطار العلاقات المتبادلة بينهما، يعمل الطرفان المتعاقدان بأحكام أمن الطيران التي قررتها منظمة الطيران المدني الدولي والمدرجة في ملاحق المعاهدة، بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية المفعول على الطرفين المتعاقدين.

وعليهما أن يلزما مستغلي الطائرات المسجلة لديهما، أو مستغلي الطائرات الذين مقر أعمالهم الرئيسي أو إقامتهم الدائمة متواجدة في إقليم الأطراف المتعاقدة وبالنسبة لجمهورية بولونيا مستغلي الطائرات الذين مقر أعمالهم الرئيسي يقع بإقليمها وفقا للاتفاقية المؤسسة للمجموعة الأوروبية والحائزين على شهادات استغلال صالحة بموجب قانون الاتحاد الأوروبي ومستغلي المطارات الموجودة في إقليميهما بالتصرف وفقا لأحكام أمن الطيران.

4 – يوافق كل طرف متعاقد على إلزام مستغلي الطائرات التابعين له بمراعاة الأحكام المتعلقة بسلامة الطيران، التي يطلبها الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليمه أو مغادرته أو أثناء التواجد به، وكذا مراعاة التدابير الأمنية المطبقة وفقا للقوانين السارية المفعول في ذلك البلد، وبالنسبة لجمهورية بولونيا مراعاة قانون المجموعة الأوروبية.

وعلى كل طرف متعاقد أن يتأكد من فعالية تطبيق التدابير داخل إقليمه لحماية الطائرات وتفتيش الركاب والطاقم والأمتعة المحمولة والبضائع ومؤونات الطائرات، سواء قبل الصعود أو الشحن أو التفريغ أو أثنائها.

5 – على كل طرف متعاقد أن يولي عناية فائقة لأي طلب يقدم من قبل الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ التدابير الأمنية الخاصة والمعقولة لمواجهة تهديد خاص متوقع.

6 – عند وقوع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو أي أفعال أخرى غير مشروعة ترتكب ضد سلامة الطائرات أو ركابها أو طاقمها أو المطارات أو تجهيزات أو خدمات الملاحة الجوية، يتفق الطرفان المتعاقدان على التعاون لتسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تستهدف إنهاء هذة الواقعة أو التهديد بها وذلك بسرعة وأمان.

المادّة 16

سلامة الطيران

1 – يجوز لكل من الطرفين المتعاقدين أن يطلب مشاورات في أي وقت بشأن القواعد القياسية والإجراءات الأمنية التي يطبقها الطرف المتعاقد الآخر في المجالات المتعلقة بتجهيزات الطيران وأطقم القيادة والطائرات وتشغيل الطائرات. يجب أن تتم تلك المشاورات في غضون ثلاثين (30) يوما من تاريخ تقديم هذا الطلب.

2 – إذا وجد أحد الطرفين المتعاقدين، بعد تلك المشاورات، أن الطرف المتعاقد الآخر لا يطبق ويثبت فعليا المقاييس الأمنية في المجالات المشار إليها، بحيث تكون مطابقة للمقاييس الدنيا السارية المفعول في تلك الفترة تبعا للمعاهدة، وجب على الطرف المتعاقد الأول إبلاغ الطرف المتعاقد الآخر بتلك الاستنتاجات وبالخطوات التي تعتبر ضرورية لاحترام هاته المقاييس الدنيا، ويجب على الطرف المتعاقد الآخر، عندئذ، أن يتخذ الإجراءات التصحيحية الملائمة في غضون خمسة عشر (15) يوما أو في أجل آخر ممدد تبعا لاتفاق. ويكون هذا أساسا لتطبيق المادّة الرابعة (إلغاء، تعليق وتقليص الحقوق) من هذا الاتفاق.

3 – بغض النظر عن الالتزامات المنصوص عليها في المادّة 33 من المعاهدة، يجوز أن تخضع طائرة تقوم بتشغيلها مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين وتطير من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، للتفتيش من جانب المندوبين المصرح لهم من الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن لا يتسبب ذلك في تأخير غير معقول في استغلال الطائرة. يكون الغرض من هذا التفتيش هو التحقق من صحة الوثائق ذات الصلة الخاصة بالطائرة وإجازات طاقمها واستجابة معدات الطائرة وحالتها إلى القواعد القياسية. يسمى هذا التفتيش "تفتيش نطاق حركة السير".

4 – إذا نتج عن تفتيش نطاق السير ما يأتي :

أ) صعوبات في معاينة الطائرة أو عدم تطابق تشغيل طائرة مع المقاييس الدنيا السارية المفعول في تلك الآونة، طبقا للمعاهدة،

ب) وجود نقائص كبيرة في الصيانة وفي التسيير الفعلي للمقاييس الأمنية القياسية المطبقة في تلك الفترة، طبقا للمعاهدة.

يكون كل طرف متعاقد قام بمباشرة هذا التفتيش، طبقا للمادة 33 من المعاهدة، حرا في استنتاجه بأن الطلبات التي منحت على أساسها شهادات وإجازات الطائرة، أو المتعلقة بطاقم الطائرة تم استيفاؤها وبأنها صالحة، أو بأن المتطلبات المتعلقة باستغلال الطائرة ليست مساوية أو فوق الحد الأدنى للقواعد القياسية المطبقة في تلك الآونة طبقا للمعاهدة.

5 – في حالة استحالة وصول مؤسسة النقل المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين إلى طائرة مستغلة لمباشرة حقها في التفتيش بموجب الفقرة 3 أعلاه، بسبب رفض من قبل ممثلي مؤسسة النقل المشغلة لتلك الطائرة، يكون للطرف المتعاقد الآخر الحق في اتخاذ إجراء تبعا للفقرة الرابعة من هذه المادة ويمكنه بالتالي استخلاص الخلاصات المذكورة في هذه الفقرة.

6 – عندما يتعين اتخاذ إجراءات عاجلة لضمان سلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي، يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في التعليق أو التغيير الفوري لرخصة استغلال ممنوحة لمؤسسة أو لمؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر، في حالة ما خلص الطرف المتعاقد الأول أن التفتيش أومنع الوصول إلى التفتيش أو المشاورات استلزمت ذلك.

7 – كل إجراء يتخذه أحد الطرفين المتعاقدين تطبيقا للفقرتين (2) و(6) السابقتين من هذه المادة وجب التخلي عنه بمجرد زوال سببه.

8 – إذا ما عينت جمهورية بولونيا مؤسسة نقل جوي والتي تكون مراقبتها القانونية تتم باستمرار من طرف دولة عضو في المجموعة الأوروبية، فإن حقوق الطرف المتعاقد الآخر، تبعا للأحكام الأمنية، يكون تطبيقها بالمساواة بهدف المصادقة عليها، التسيير أو الحفاظ على المقاييس الأمنية من طرف الدولة العضو الأخرى في المجموعة الأوروبية بهدف منح ترخيص التشغيل لمؤسسة النقل الجوي المذكورة.

المادّة 17

المعلومات الإحصائية

على سلطات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد أن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناء على طلب هذه الأخيرة، بجميع المعلومات الإحصائية (الحوليات والتقارير الإحصائية الأخرى) التي يمكن طلبها بصورة عادية على وجه الاستشارة والاستعلام لتفحص الخدمات المتفق عليها، بما في ذلك الإحصائيات المتعلقة بنقاط مصدر حركة السير ومقصدها النهائي.

المادّة 18

تسوية الخلافات

1 – إذا نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق، يتوجب على الطرفين المتعاقدين أولا السعي لإيجاد تسوية عن طريق المفاوضات بالطرق الدبلوماسية.

2 – إذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصل إلى تسوية بواسطة المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالة الخلاف إلى شخص أو هيئة للفصل فيه، وإذا تعذر ذلك جاز عرض الخلاف بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين على هيئة تحكيم مشكلة من ثلاثة محكمين يعين كل طرف متعاقد واحدا ويتفق المحكمان المعينان على اختيار المحكم الثالث. يجب على كل من الطرفين المتعاقدين تعيين محكمه خلال ستين (60) يوما من تاريخ تسلم أحد الطرفين المتعاقدين من الطرف المتعاقد الآخر مذكرة بالطرق الدبلوماسية يطلب فيها إحالة الخلاف إلى هيئة تحكيم. على أن يتم تعيين المحكم الثالث خلال ستين (60) يوما أخرى إضافية. فإذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين المحكم الخاص به خلال الفترة المحددة أو إذا لم يتم تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة أيضا، فلرئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين القيام بتعيين محكم أو محكمين على حسب ما تقتضيه الحالة. ويجب في مثل هذه الحالة أن يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة وأن يرأس هيئة التحكيم. وإذا كان رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي من جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، يطلب من نائب الرئيس ذي جنسية بلد آخر القيام بالتعيين المذكور. وفي كل الحالات يقوم المحكم الثالث بتعيين مكان التحكيم.

3 – يتعهد الطرفان المتعاقدان باحترام كل قرار يصدر طبقا لأحكام الفقرة الثانية (2) من هذه المادة.

4 – يتحمل كل طرف متعاقد مصاريف المحكم الذي عينه، أما باقي أعباء هيئة التحكيم فيكون تحملها بالتساوي بين الطرفين المتعاقدين.

5 – في حالة عدم التزام أحد الطرفين المتعاقدين بالقرار المذكور في الفقرة 2 من هذه المادة، جاز للطرف المتعاقد الآخر تضييق، تعليق أو إلغاء الحقوق والامتيازات التي منحت للطرف المخالف بموجب هذا الاتفاق.

المادّة 19

المشاورات

1 – يحق لكل طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت، الدخول في مشاورات تتعلق بتفسير وتطبيق أوتعديل هذا الاتفاق.

2 – على أن تبدأ هذه المشاورات خلال ستين (60) يوما من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر الطلب، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على مهلة أخرى.

المادّة 20

تسجيل الاتفاق

يسجل الاتفاق وأي تعديل يطرأ عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي ICAO الإيكاو.

المادّة 21

تعديل الاتفاق

1 – إذا ارتأى أي من الطرفين المتعاقدين أنه من المرغوب فيه تعديل أي بند من بنود هذا الاتفاق، يمكنه في أي وقت اقتراح عقد اجتماع مع الطرف المتعاقد الآخر. تبدأ هذه المشاورات خلال ستين (60) يوما من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر الطلب، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

2 – وإذا ارتأى أي من الطرفين المتعاقدين أنه من المرغوب فيه تعديل ملحق هذا الاتفاق، فعلى سلطات طيران كلا الطرفين المتعاقدين إعطاء موافقتهم على ذلك.

3 – تدخل هذه التعديلات التي تطرأ على هذا الاتفاق أوعلى ملحقه، والمنوه بها في الفقرة (1) و(2) من هذه المادة، حيّز التّنفيذ بداية من تاريخ تأكيدها بتبادل كتابي بين الطرفين المتعاقدين.

المادّة 22
الاتفاقات المتعددة الأطراف

في حالة إبرام اتفاق نقل جوي متعدد الأطراف ساري المفعول، تسري أحكامها على الطرفين المتعاقدين، يعدل هذا الاتفاق عن طريق مفاوضات بين الطرفين المتعاقدين، بما يتوافق وأحكام تلك المعاهدة.

المادّة 23
إلغاء الاتفاق

1 – يحق لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت برغبته في إنهاء هذا الاتفاق، على أن يبلغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي.

2 – وفي هذه الحالة، ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد انقضاء اثني عشر (12) شهرا من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر الإخطار ما لم يتم الاتفاق على سحب هذا الإخطار قبل انتهاء هذه المدة. وإذا لم يعترف الطرف المتعاقد الآخر باستلامه للإخطار، فيعتبر أنه تسلمه بعد انقضاء أربعة عشر (14) يوما من تاريخ استلام منظمة الطيران المدني الدولي لهذا الإخطار.

المادّة 24
سريان الاتفاق

1 – أبرم هذا الاتفاق لفترة غير محددة.

2 – يدخل هذا الاتفاق حيّز التّنفيذ بعد المصادقة عليه من قبل الطرفين المتعاقدين طبقا للتشريع الوطني الساري المفعول لدى كل طرف، ويتم تأكيده بتبادل المذكرات عن طريق القنوات الدبلوماسية.

ويصبح ساري المفعول اعتبارا من تاريخ الإخطار الأخير والمشير إلى اكتمال جميع الإجراءات القانونية الداخلية اللازمة.

3 – بتاريخ دخول هذا الاتفاق حيّز التّنفيذ، تنتهي صلاحية الاتفاق المتعلق بالنقل الجوي المبرم بالجزائر في 6 فبراير سنة 1965 بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية بولونيا الشعبية.

– إثباتا لذلك، وقع مفوضا الحكومتين على هذا الاتفاق.

حرّر في وارسو بتاريخ 7 يوليو من سنة 2011، من نسختين أصليتين، باللغات العربية والبولونية والإنجليزية ولكل النصوص ذات الحجية القانونية وفي حالة وقوع أي خلاف في التفسير والتأويل، يرجح النص باللغة الإنجليزية.

عن حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية	عن حكومة جمهورية بولونيا
مراد مدلسي	رادوسلاف سيكورسكي
وزير الشؤون الخارجية	وزير الشؤون الخارجية

الملحق
جدول الطرق

I – الطرق الجوية التي يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية استغلالها :

نقاط في الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية – نقاط وسطية – نقاط في جمهورية بولونيا – نقاط فيما وراء

II – الطرق الجوية التي يحق لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة جمهورية بولونيا استغلالها :

نقاط في جمهورية بولونيا – نقاط وسطية – نقاط في الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية – نقاط فيما وراء

ملاحظات :

1 – يحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين في أي رحلة أو كافة الرحلات عدم الهبوط في أي نقطة أو في كافة النقاط الوسطية والنقاط فيما وراء على الطرق الجوية المبينة أعلاه، شرط أن تكون بداية ونهاية الخدمات المتفق عليها في إقليم الطرف المتعاقد الذي عين هذه المؤسسة.

2 – يتم تعيين النقاط الوسطية أو النقاط فيما وراء من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينة وإخضاعها لموافقة سلطات طيران كلا الطرفين المتعاقدين.

3 – يخضع استعمال حق النقل باستعمال الحرية الخامسة على النقاط الوسطية والنقاط ما وراء لاتفاق سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين.

III – خلال استغلال الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة، على كل مؤسسة نقل جوي معينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين القيام بتنسيقات، تخص السعة وتقاسم الرموز، مع :

أ) مؤسسة أو مؤسسات للنقل الجوي معينة من قبل نفس الطرف المتعاقد،

ب) مؤسسة أو مؤسسات للنقل الجوي معينة من الطرف المتعاقد الآخر،

جـ) مؤسسة أو مؤسسات للنقل الجوي تابعة لبلد ثالث، طالما هذا البلد يسمح أو يرخص بتنسيقات مماثلة بين مؤسسات النقل المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر ومؤسسات أخرى للنقل الجوي تكون في الخدمة، قادمة من أو متجهة نحو أو مارة من هذا البلد الثالث.

بشرط أن :

أ) تملك هذه المؤسسات الرخصة اللازمة لاستغلال الطرق الجوية المعنية أو قسم منها، و

ب) تقوم مؤسسة النقل الجوي، فيما يخص مجمل التذاكر المباعة، بإبلاغ الزبون عند نقاط البيع التي تستغل فيها مؤسسة النقل الجوي الخدمات فعليا، والتي يربطها بالزبون علاقة تعاقدية.

مراسيم تنظيميّة

مرسوم تنفيذي رقم 13 – 182 مؤرخ في 25 جمادى الثانية عام 1434 الموافق 6 مايو سنة 2013، يعدّل توزيع نفقات ميزانية الدولة للتجهيز لسنة 2013، حسب كل قطاع.

إنّ الوزير الأول،

– بناء على تقرير وزير المالية،

– وبناء على الدستور، لا سيما المادتان 85 – 3 و125 (الفقرة 2) منه،

– وبمقتضى القانون رقم 84 –17 المؤرخ في 8 شوّال عام 1404 الموافق 7 يوليو سنة 1984 والمتعلق بقوانين المالية، المعدّل والمتمّم،

– وبمقتضى القانون رقم 12–12 المؤرخ في 12 صفر عام 1434 الموافق 26 ديسمبر سنة 2012 والمتضمن قانون المالية لسنة 2013،

– وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 98 –227 المؤرخ في 19 ربيع الأوّل عام 1419 الموافق 13 يوليو سنة 1998 والمتعلق بنفقات الدولة للتجهيز، المعدّل والمتمم،

– وبعد موافقة رئيس الجمهورية،

يرسم ما يأتي :

المادّة الأولى : يلغى من ميزانية سنة 2013 اعتماد دفع قدره تسعة عشر مليارا وسبعمائة وأربعة وتسعون مليون دينار (19.794.000.000 دج) ورخصة برنامج قدرها ثمانية وعشرون مليارا وتسعمائة وستة وخمسون مليون دينار (28.956.000.000 دج) مقيّدان في النفقات ذات الطابع النهائي (المنصوص عليها في القانون رقم 12–12 المؤرخ في 12 صفر عام 1434 الموافق 26 ديسمبر سنة 2012 والمتضمن قانون المالية لسنة 2013)، طبقا للجدول "أ" الملحق بهذا المرسوم.

المادّة 2 : يخصص لميزانية سنة 2013 اعتماد دفع قدره تسعة عشر مليارا وسبعمائة وأربعة وتسعون مليون دينار (19.794.000.000 دج) ورخصة برنامج قدرها ثمانية وعشرون مليارا وتسعمائة وستة وخمسون مليون دينار (28.956.000.000 دج) يقيّدان في النفقات ذات الطابع النهائي (المنصوص عليها في القانون رقم 12–12 المؤرخ في 12 صفر عام 1434 الموافق 26 ديسمبر سنة 2012 والمتضمن قانون المالية لسنة 2013)، طبقا للجدول "ب" الملحق بهذا المرسوم.

المادّة 3 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرّسميّة للجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة.

حرّر بالجزائر في 25 جمادى الثانية عام 1434 الموافق 6 مايو سنة 2013.

عبد المالك سلال