

اتفاق تعاون ثنائي حول النقل الجوي

بين

حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وحكومة جمهورية جنوب إفريقيا

إن حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
والشعبية وحكومة جمهورية جنوب إفريقيا، المشار
إليهما في صلب النص بـ "الطرفين المتعاقدين"،

وبصفتها طرفين في المعاهدة الدولية للطيران
المدني، المعروضة للتوقيع منذ سبعة ديسمبر سنة
1944 بمدينة شيكاغو،

واعترافا منهما بأهمية النقل الجوي
كوسيلة لإقامة وتعزيز الصداقة والوئام والتعاون
بين شعبيهما،

وأملًا في المساهمة في تطوير الطيران
المدني الدولي،

ورغبة منهما في إبرام اتفاق يهدف إلى إقامة
خدمات نقل جوي بين وخارج اقليميهما.

اتفقتا على ما يأتي :

المادة الأولى تعريف

1- حسب هذا الاتفاق، ما عدا إذا نص السياق
على غير ذلك :

1- "سلطات الملاحة الجوية" تعني بالنسبة
للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وزير
النقل والنسبة لجمهورية جنوب إفريقيا الوزير
المكلف بالطيران المدني أو في إحدى الحالتين كل
شخص أو هيئة مرخص له القيام بأي مهمة متميزة
منصوص عليها في هذا الاتفاق.

2- "الخدمات المتفق عليها" تعني تلك الخدمات
الجوية الدولية المبرمجة على طول الخطوط
والوجهات المبيّنة في الملحق التابع لهذا الاتفاق.
وهي خدمات موجهة لنقل المسافرين والأمتعة
والحمولة والبريد، طبقا للقدرة المتفق عليها.

3- "اتفاق" يعني : هذا الاتفاق والملحق المرفق
وكل التعديلات التي قد تدخل على هذا الاتفاق أو على
الملحق.

4- "النقل الجوي"، "النقل الجوي الدولي"،
"شركات الخطوط الجوية"، "التوقف لأغراض غير
تجارية"، تكتسي المعنى الذي أعطي لها بموجب المادة
96 من المعاهدة.

مرسوم رئاسي رقم 02 - 402 مؤرخ في 20 رمضان عام
1423 الموافق 25 نوفمبر سنة 2002، يتضمن
التصديق على اتفاق التعاون الثنائي حول النقل
الجوي بين حكومة الجمهورية الجزائرية
الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية جنوب
إفريقيا، الموقع بالجزائر في 28 أبريل سنة 1998
وتبادل الرسائل الموقعة بالجزائر في 7 أكتوبر
سنة 2000 و 17 سبتمبر سنة 2001.

إن رئيس الجمهورية،

- بناء على تقرير وزير الدولة، وزير الشؤون
الخارجية،

- وبناء على الدستور، لا سيما المادة 77-9 منه،

- وبعد الاطلاع على اتفاق التعاون الثنائي حول
النقل الجوي بين حكومة الجمهورية الجزائرية
الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية جنوب
إفريقيا، الموقع بالجزائر في 28 أبريل سنة 1998
وتبادل الرسائل الموقعة بالجزائر في 7 أكتوبر سنة
2000 و 17 سبتمبر سنة 2001،

يرسم ما يأتي :

المادة الأولى : يصدق على اتفاق التعاون الثنائي

حول النقل الجوي بين حكومة الجمهورية الجزائرية
الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية جنوب
إفريقيا، الموقع بالجزائر في 28 أبريل سنة 1998
وتبادل الرسائل الموقعة بالجزائر في 7 أكتوبر سنة
2000 و 17 سبتمبر سنة 2001، وينشر في الجريدة
الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية
الشعبية.

المادة 2 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة

الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية
الشعبية.

حرر بالجزائر في 20 رمضان عام 1423 الموافق
25 نوفمبر سنة 2002.

عبد العزيز بوتفليقة

المادة 2

منح الحق

1- كل طرف متعاقد يمنح الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المنصوص عليها في هذا الاتفاق من أجل السماح لشركته الجوية المبيّنة من إقامة ومباشرة نقل جوي دولي على الخطوط المبيّنة في الملحق.

2- بموجب أحكام هذا الاتفاق، يجب أن تتمتع كل شركة خطوط جوية معينة تابعة لطرف متعاقد، بالحقوق التالية :

(أ) التحليق لعبور المجال الجوي للطرف الآخر دون النزول،

(ب) التوقّف لأغراض غير تجارية،

(ج) والهبوط أو التوقّف على تراب الطرف المتعاقد الآخر لنقل أو إنزال مسافرين، شحن أو تفريغ أمتعة بضائع وبريد خلال استغلال خدمة جوية متفق عليها.

3- يمكن لشركات الخطوط الجوية لكل طرف متعاقد، غير تلك المبيّنة في المادة 3، أن تتمتع بالحقوق المنصوص عليها في الفقرتين (أ) و(ب) من الفقرة الجزئية 2.

4- ليس هناك في الفقرة الجزئية 2 ما يعطي شركة خطوط جوية معينة تابعة لأحد الأطراف المتعاقدة، حق نقل المسافرين، من تراب الطرف المتعاقد الآخر وكذا الأمتعة والبضائع والحمولة والبريد، على متن الطائرة مقابل مبالغ مالية أو بموجب عقد استئجار، نحو نقطة أخرى من تراب الطرف المتعاقد الآخر.

5- في حالة نشوب نزاع مسلّح أو اضطرابات أو تطورات سياسية أو ظروف خاصة أخرى وغير معهودة أدّت إلى استحالة قيام شركة الخطوط الجوية المعنية التابعة لأحد الأطراف المتعاقدة، بمهمتها على خطها العادي، ينبغي على الطرف المتعاقد الآخر أن يبذل كل ما في وسعه لتسهيل استمرار عمليات هذه الشركة من خلال ترتيبات مؤقتة ملائمة على خطوطها بما في ذلك منحها مؤقتا الحقوق البديلة كما هو مقرّر بين المتعاقدين في إطار مبدأ المعاملة بالمثل.

5- "المعاهدة" تعني : المعاهدة الدولية للطيران المدني المفتوحة للتوقيع بشيكاغو في السابع من شهر ديسمبر سنة 1944 وتشمل ما يأتي :

(أ) كل ملحق أو تعديل بموجب المادة 90 من المعاهدة، إذا كان هذا الملحق أو التعديل يتفق مع القوانين المحلية التي يخضع لها الطرفان المتعاقدان،

(ب) كل تعديل يدخل حيّز التنفيذ بموجب المادة 90 من المعاهدة وتمّت المصادقة عليه من قبل الطرفين المتعاقدين بموجب القانون الساري محليا.

6- "شركات الخطوط الجوية المبيّنة" تعني شركة أو عدّة شركات معينة ومرخّص لها قانونا طبقا للمادة 3 من هذا الاتفاق.

7- "التجهيزات العادية" تعني : معدات غير المخزون وقطع الغيار تكون موادّ منقولة مستعملة على متن الطائرة خلال الرحلة بما في ذلك تجهيزات الإسعاف والنّجدة.

8- "قطع الغيار" تعني العتاد الموجّه للتصليح أو لتغيير القطع التالفة للطائرة بما في ذلك المحركات.

9- "خط اتجاه محدّد" يعني : خط مبيّن في الملحق التابع لهذا الاتفاق.

10- "التعريفات" يعني المبلغ المالي الذي ينبغي دفعه لنقل المسافرين والأمتعة والحمولة وكذا الشروط التي تُطبق بموجبها هذه الأسعار، بما في ذلك عمولات وشروط الوكالة وغيرها من الخدمات التابعة الأخرى باستثناء ثمن وشروط نقل البريد.

11- "التراب"، فيما يتعلّق بدولة ما يكتسي المعنى المنصوص عليه في المادة 2 من المعاهدة.

12- و"أعباء المستعمل" : تعني تلك الأعباء والمصاريف التي ينبغي أن تدفعها شركات الخطوط الجوية لتزويد طائراتها وطاقمها ومسافريها بالخدمات الملائمة لراحتهم في المطارات وعلى متن الطائرات.

2- ما عدا إذا اقتضى السياق غير ذلك، فإن العبارات الواردة في صيغة المفرد تشمل الجمع كذلك.

(ج) في حالة عدم قيام شركة الخطوط الجوية هذه بأنشطتها، طبقا للشروط المنصوص عليها في هذا الاتفاق.

2 - ما عدا إذا كان يجب الشروع عاجلا في عمل للوقاية من مخالفات أخرى للقوانين والنظم المذكورة في الفقرات (أ)، (ب) و(ج) من الفقرة (1)، تمارس الحقوق المشار إليها في هذه المادة الفرعية بعد إجراء المشاورات مع سلطات الملاحة الجوية التابعة للطرف المتعاقد الآخر طبقا للمادة 16.

المادة 5

تطبيق القوانين والنظم والإجراءات الداخلية والمحلية

1- إن القانون الساري محليا على تراب الطرفين المتعاقدين والمتصل بدخول ترابه والإقامة فيه أو الخروج منه، من قبل طائرات تتولّى النقل الجوي الدولي أو أنشطة ملاحية، ينبغي أن يطبق على طائرات شركة من شركات الملاحة الجوية المعيّنة التابعة للطرف الآخر فور دخولها ومغادرتها وخلال تواجدها على تراب الطرف المتعاقد الأول.

2- إن القانون الساري محليا على تراب أحد الطرفين المتعاقدين والمتصل بدخول والإقامة فيه ومغادرته من قبل مسافرين وأمتعة وحمولات أو بريد (بما في ذلك القوانين والنصوص التنظيمية التي يدار بموجبها الدخول ورخصة التحليق وأمن الطيران والهجرة وجوازات السفر والجمارك والجر الصحي والإجراءات الصحية أو فيما يخص البريد، القوانين والنظم المتصلة بالبريد) ينبغي احترامه من طرف مسافري شركة الخطوط الجوية المعيّنة التابعة للطرف المتعاقد الآخر وأمتعتها وطاقتها وحمولتها أو بريدتها فور دخول تراب الطرف المتعاقد الأول أو مغادرته أو خلال التواجد فيه.

3- يخضع المسافرون والأمتعة والحمولة والبريد، عند العبور المباشر بتراب أحد الطرفين المتعاقدين دون مغادرة منطقة المطار المخصصة لهذا الغرض، لرقابة بسيطة، ما عدا في حالة تطبيق تدابير أمنية خاصة أو البحث عن المخدرات أو في ظروف خاصة أخرى.

4- لا يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخصص معاملة تفضيلية لشركاته للخطوط الجوية الخاصة أو غيرها، مقارنة بالمعاملة التي يخص بها شركة جوية معيّنة تابعة للطرف المتعاقد الآخر، وذلك في إطار تطبيق القوانين السارية محليا وغيرها من النصوص التنظيمية المنصوص عليها في هذه المادة.

المادة 3

التعيين والترخيص

1- يكون لكل طرف متعاقد الحق في أن يعيّن للطرف المتعاقد الآخر كتابيا ومن خلال الطرق الدبلوماسية، شركة أو عدة شركات خطوط جوية للقيام بالخدمات المتفق بشأنها، على الخطوط المحددة وأن يلغي أو يعدل، كتابيا تعيينا ما.

2- يمكن للخدمات المتفق بشأنها أن تنطلق في أي لحظة، بشكل كامل أو جزئي، لكن ليس قبل أن يعيّن الطرف المتعاقد الذي منحت له الحقوق، شركة على خط محدد، طبقا للفقرة (1) :

(أ) أن يكون الطرف المتعاقد المانع للحقوق قد أعطى، بأقل تأخر ممكن وبموجب أحكام المادة 4، الترخيصات الملائمة لشركة الخطوط الجوية،
(ب) تكون التعريفية المحددة طبقا لأحكام المادة 10 سارية المفعول وتودع رزنامة يوافق عليها الطرفان المتعاقدان طبقا لأحكام المادة 11.

3- بهدف منح الترخيص الملائم لمباشرة النشاط، كما هو منصوص عليه في المادة الفرعية (2)، يمكن سلطات الملاحة الجوية لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطلب من الشركة الجوية المعيّنة التابعة للطرف المتعاقد الآخر أن تطمئنهما فيما يتعلق بقدرة هذه الشركة على توفير الشروط المنصوص عليها في القوانين المعمول بها محليا، المطبقة عادة على خدمات النقل الجوي الدولي، من قبل هذه السلطات، طبقا لأحكام المعاهدة.

المادة 4

إلغاء الترخيص

1- ينبغي أن يكون لسلطات الملاحة الجوية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين بالنظر لشركة خطوط جوية معيّنة تابعة للطرف المتعاقد الآخر، الحق في رفض تسليم الترخيص المذكور في المادة 3 أو إلغائه أو تعليقه أو إحاطته بجملة من الشروط، بشكل مؤقت أو بصفة دائمة وفي أي لحظة :

(أ) في حالة عدم استجابة هذه الشركة أو رفضها الخضوع للقوانين السارية محليا والتي تطبقها عادة سلطات الملاحة الجوية التابعة للطرف المتعاقد الأول وفقا للمعاهدة.

(ب) في حالة ما إذا لا يتوفّر الطرف المتعاقد الأول على دليل إسناد حصّة ملكية هامة ومراقبة فعلية لهذه الشركة الجوية إلى الطرف المتعاقد الذي عين الشركة أو لأحد رعاياه،

المادة 6

الاعتراف بالشهادات والرخص

1- شهادة القدرة على الملاحة، شهادة الكفاءة وكل شهادة يعطيها أو يثبت صحتها أحد الطرفين المتعاقدين وهي دائما سارية المفعول، كلها شهادات يتعين على الطرف المتعاقد الآخر، أن يعترف بصحتها، بهدف تأدية الخدمات المتفق عليها، شريطة أن تكون هذه الشهادات أو الرخص مسلمة أو أثبتت صلاحيتها بموجب أو وفقا لأدنى المعايير المضبوطة بموجب الاتفاقية أو طبقا لها وكذلك شريطة أن يحتفظ كل طرف متعاقد بحق رفض الاعتراف، لأغراض الرحلات الجوية المنجزة بموجب الحقوق الممنوحة وفقا للأحكام المنصوص عليها في الفقرة (2) من المادة (2) بكل شهادة كفاءة أو بأي رخصة يمنحها الطرف المتعاقد الآخر لرعاياه.

2- وإذا أظهرت الامتيازات أو شروط الرخص أو الشهادات التي يسلمها أحد الطرفين المتعاقدين أو يثبت صلاحيتها، مقارنة بالمعايير المضبوطة وفق ما تنص عليه المعاهدة، سواء أخطرت المنظمة الدولية للطيران المدني بهذا الفرق، أو لا، فإنه يمكن لسلطات الملاحة الجوية التابعة للطرف المتعاقد الآخر دون الإخلال بحقوق الطرف المتعاقد الأول أن تطلب مهلة لإجراء استشارات، طبقا للمادة 16، مع سلطات الملاحة الجوية التابعة للطرف المتعاقد الأول بهدف التأكد من أن مثل هذه الممارسة، ممارسة مقبولة من وجهة نظرها.

المادة 7

الرسوم الجمركية وغيرها من الأعباء

1- إن الطائرات التي تقوم بخدمات نقل جوي متفق عليها لشركة خطوط جوية معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين وكذا تجهيزاتها العادية وتزويدها بالوقود والمزلاقات (بما في ذلك السوائل الهيدروليكية) ولوازم الاستهلاك التقني وقطع غيار (بما في ذلك المحركات) ومخزون الطائرة من مواد (بما في ذلك الوجبات الغذائية والمشروبات والمشروبات الروحية والسجائر وغيرها من مواد الاستهلاك التي تباع للمسافرين على متن الطائرة بكميات محدودة) ومواد أخرى موجهة للاستعمال فقط

خلال عمليات أو خدمات الطيران والتي تكون على متن الطائرة، ينبغي عند دخول تراب الطرف المتعاقد الآخر أن تعفى من كافة الرسوم الجمركية وغيرها من الأعباء والضرائب غير المباشرة بشرط أن تبقى خلال رحلة عبورها هذا التراب حسب الخدمات المتفق عليها.

2- كما يكون هناك إعفاء من الرسوم المحلية أو الوطنية وكذا النفقات والأعباء باستثناء الأعباء التي تحسب على أساس كلفة الخدمات الموفرة فيما يتعلق ب:

(أ) مخزون الطائرة الذي شحن على متنها وهي على تراب أحد الطرفين المتعاقدين، وفق الحدود التي تحددها السلطات المعنية التابعة للطرف المتعاقد المذكور والموجهة للاستعمال على متن الطائرة التي تقوم برحلات دولية لشركة معينة تابعة للمتعاقد الآخر،

(ب) قطع الغيار بما في ذلك المحركات والتجهيزات العادية المستوردة إلى تراب أحد الطرفين المتعاقدين وذلك من أجل صيانة أو تصليح طائرة تقوم بخدمات متفق عليها،

(ج) الوقود والمزلاقات (بما في ذلك السوائل الهيدروليكية) الموجهة للشركة المعنية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، لتزويد الطائرة وهي تؤدي الخدمات موضوع الاتفاق، حتى وإن كانت عمليات التزويد هذه تتم على مستوى أي جزء من المسافة المقطوعة في تراب الطرف المتعاقد الآخر حيث قدمت،

(د) الأمتعة والحمولة عند العبور المباشر.

3- ويمكن إخضاع المواد المذكورة في الفقرات (أ)، (ب)، (ج) و(د) من الفقرة (2) إلى رقابة أو مراقبة جمركية.

4- إن التجهيزات العادية وقطع الغيار (بما في ذلك المحركات) ومخزونات الطائرة وتزويدها بالوقود والمزلاقات (بما في ذلك السوائل الهيدروليكية) وغيرها من المواد المذكورة في الفقرة (1) المحتفظ بها على متن طائرة عاملة لصالح شركة جوية معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، يمكن تفريغها على تراب الطرف المتعاقد الآخر، لكن بعد موافقة السلطات الجمركية العاملة على هذا التراب. وفي هذه الحالة يمكن وضع هذه التجهيزات أو المواد تحت رقابة هذه السلطات الجمركية إلى غاية إعادة تصديرها أو تسوية وضعيتها، طبقا للنصوص التنظيمية السائدة وللإجراءات الجمركية التي يعمل بموجبها هذا الطرف المتعاقد.

المادة 9

الأنشطة التجارية

1- ينبغي أن يكون لكل شركة خطوط جوية معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، وعلى أساس التعامل بالمثل، ترخيص بإقامة مكاتب على تراب الطرف المتعاقد الآخر لترقية وتوفير خدمات النقل الجوي.

2- ينبغي على كل شركة خطوط جوية معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تحصل على ترخيص يمكنها من أن ترسل إلى تراب الطرف الآخر وتنصب فيه مستخدميها المكلفين بالتسيير التجاري والميداني والتقني، طبقاً للأحكام المتصلة بالنقل الجوي. كما يمكن، وفق اختيار الشركة، تغطية هذه الحاجيات المتعلقة بالمستخدمين، بموظفيها أو من خلال مصالح هيئة أخرى أو مؤسسة أو شركة خطوط جوية عاملة على تراب الطرف المتعاقد الآخر ومرخص لها بالقيام بمثل هذه الخدمات على تراب الطرف المتعاقد الآخر.

3- يمنح كل طرف متعاقد لكل شركة خطوط جوية معينة تابعة للطرف المتعاقد الآخر، حق القيام بخدمات النقل الجوي مباشرة على ترابه ومن خلال ممثليها حسب تقدير الشركة. يجب أن يكون لكل شركة خطوط جوية معينة الحق في عرض خدماتها للنقل الجوي مع حرية كل شخص في شراء هذه الخدمات. كما ينبغي أن يكون للشركة الجوية المعينة الحق في تسديد ما يترتب من مصاريف بالعملة المحلية على تراب الطرف المتعاقد الآخر.

4- تُنجز الأنشطة المذكورة في المواد الفرعية (1)، (2)، (3) و (4) وفقاً للقوانين المحلية السارية على تراب الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 10

التعريفات

1- تُحدد التعريفات المطبقة من قبل شركة معينة تابعة لأحد الطرفين بهدف النقل من أو إلى تراب الطرف المتعاقد الآخر، بمستويات معقولة، مع مراعاة كافة العوامل ذات الصلة بما في ذلك كلفات العمليات، ونسبة فائدة معقولة ومقارنة بالتعريفات المعمول بها لدى الشركات الأخرى.

2- إن التعريفات المذكورة في الفقرة (1) يجب، عند الإمكان، أن تكون موضوع اتفاق بين شركات الخطوط الجوية المعينة ذات الصلة التابعة للطرف المتعاقد الآخر،

5- تكون الإعفاءات المذكورة في هذه المادة متوفرة في حالة قيام إحدى شركات الخطوط الجوية الممثلة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين بتفاهم مع شركة أخرى قصد تسليف اللوازم المشار إليها في الفقرتين (1) و (2) أو تحويلها على تراب الطرف المتعاقد الآخر، شريطة أن تستفيد هذه الشركة (أو الشركات) من إعفاءات مماثلة يمنحها الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 8

المبادئ التي تدار بموجبها سير الخدمات المتفق عليها

1- ينبغي أن تستفيد الشركة المعينة لكل طرف متعاقد من معاملة عادلة ومنصفة حتى تكون الفرص متكافئة عندما تقوم هذه الشركات بالخدمات المتفق عليها، وعلى كل طرف متعاقد أن يباشر الأعمال المناسبة في نطاق اختصاصه الرامية إلى إلغاء كافة أشكال التمييز والمنافسة غير المشروعة أو غيرها من الممارسات الضارة التي تنال من الموقع التنافسي لشركة معينة تابعة للطرف المتعاقد الآخر من حيث ممارسة حقوقها وصلاحياتها المنصوص عليها في هذا الاتفاق.

2- بتأدية الخدمات المتفق عليها، ينبغي على الشركات المعينة لكل طرف متعاقد أن تأخذ بعين الاعتبار مصالح الشركة المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر من أجل تفادي أي ضرر بالخدمات التي تقدمها هذه الشركة على مجموع أو جزء من نفس الخطوط.

3- ينبغي أن تكون القدرة الواجب توفيرها من قبل شركة معينة تابعة لأحد المتعاقدين جد مرتبطة بمتطلبات الجمهور في مجال النقل على الخطوط المتفق عليها كما ينبغي أن يكون هدفها الأول أن تقدم، بمعدل شحن معقول، القدرة الملائمة لتلبية المتطلبات العادية والتوقعية لنقل المسافرين والأمتعة والحمولات والبريد من وإلى تراب الطرف المتعاقد الآخر الذي عين الشركة.

4- ينبغي أن تكون القدرة الواجب توفيرها، طبقاً لهذه المادة، من قبل شركة خطوط جوية معينة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في مجال الخدمات المتفق عليها، كما تقرّر بين سلطات الملاحة الجوية التابعة للمتعاقدين، وهذا، قبل مباشرة الخدمات المتفق عليها من طرف شركة معينة ثم طبقاً لمتطلبات الحركة التجارية

هـ) لا تعرض شركات الخطوط الجوية المعيّنة التابعة للطرفين المتعاقدين تعريفات مختلفة عن تلك التي تكون قد حدّدت بموجب أحكام هذه المادة.

المادة 11

رئامة الخدمات

1- ينبغي على شركة خطوط جوية معيّنة تابعة لطرف متعاقد أن تعرض على سلطات الملاحة الجوية التابعة للطرف الآخر، بهدف الموافقة، وبإشعار مسبق بثلاثين (30) يوما، رئامة الخدمات التي تنوي القيام بها مع تحديد الوتيرة ونوع الطائرة وشكلها وعدد المقاعد المخصّصة للمسافرين.

2- ينبغي أن يخضع كلّ تغيير لاحق يمسّ الرئامات المصادق عليها من قبل شركة خطوط جوية معيّنة، لموافقة سلطات الملاحة الجوية التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

3- إذا كانت شركة جوية معيّنة ترغب في ضمان رحلات إضافية زيادة عن الرحلات المقرّرة في الرئامة المعتمدة، ينبغي على هذه الشركة أن تحصل على ترخيص مسبق من سلطات الملاحة الجوية للطرف المتعاقد المعني.

المادة 12

توفير المعلومات

يجب على سلطات الملاحة الجوية التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن توفر أو ترسل إلى سلطات الملاحة الجوية التابعة للطرف المتعاقد الآخر، من خلال شركاتها للخطوط الجوية المعيّنة، وعند تلقّي الطلب، كلّ بيان للإحصاءات الدورية أو غيرها كي تطلب بطريقة عقلانية استعراض مدى إنجاز الخدمات المتّفق بشأنها، بما في ذلك ومن دون حصر، بيان الإحصائيات المتّصلة بالحركة التي أنجزتها شركتها للخطوط الجوية المعيّنة، بين نقاط تقع على تراب الطرف المتعاقد الآخر ونقاط أخرى تقع على الاتجاهات المحددة.

المادة 13

تحويل المداخل

1- أ) مع مراعاة التشريع المحلي المعمول به، يمنح الطرفان المتعاقدان لكلّ شركة خطوط جوية معيّنة تابعة للطرف المتعاقد الآخر حقّ تحويل فائض المداخل بعد تغطية كافّة مصاريف الشركة الجوية المذكورة، على تراب الطرف المتعاقد المشار إليه، بالعلاقة مع نقل المسافرين والأمتعة والحمولة والبريد.

وهو الاتّفاق الذي ينبغي إتمامه عند الإمكان باستعمال الإجراءات التي تنصّ عليها الجمعية الدولية للنقل الجوي، عند تحديد التعريفات أو باستعمال طرق أخرى لتحديد هذه التعريفات وفق ما تمّ الاتّفاق بشأنه بين الطرفين.

3- يجب على سلطات الملاحة الجوية لكلّ طرف متعاقد، بهدف حماية وتطوير المنافسة، أن تطبّق الأحكام التالية للموافقة على التعريفات المطبّقة من قبل شركات الخطوط الجوية المعيّنة التابعة لكلّ طرف متعاقد من أجل ضمان النّقل بين نقطة من تراب أحد الطرفين المتعاقدين ونقطة أخرى من تراب المتعاقد الآخر :

أ) تحدّد التعريفات المقترحة للنّقل بين البلدين من قبل أو باسم الشركة المعيّنة، بالتشاور مع سلطات الملاحة الجوية خلال الثلاثين (30) يوما على الأقلّ، حسب ما تكون سلطات الملاحة الجوية قد اتّفقت عليه، وهذا قبل التاريخ المقترح لوضعها حيّز التنفيذ.

ب) بموجب الفقرتين (ج) و(د)، ينبغي اعتبار كلّ تعريفات بمثابة تعريفات تمتّ المصادقة عليها إذا أبلغت سلطات الملاحة الجوية بعضهما البعض، كتابيا، بعدم موافقتهما على التعريفات المقترحة أو تطلب إجراء مشاورات طبقا للفقرة (ج)، وهذا خلال الثلاثين (30) يوما من تحديد هذه التعريفات أو أقلّ من هذه المدّة طبقا لما يكون قد اتّفقت بشأنه هذه السلطات.

ج) إذا كانت سلطات الملاحة الجوية لأحد الطرفين المتعاقدين ترى أن التعريفات المقترحة من قبل شركة جوية معيّنة تابعة للطرف المتعاقد الآخر مفرطة فيها أو يمكن أن تكون كذلك، أو قد تكون مخالفة لروح المنافسة المشروعة وقد يترتّب عنها أضرار هامة تلحق بشركة خطوط جوية أخرى معيّنة، فيمكنها، أي سلطات الملاحة الجوية، خلال الثلاثين (30) يوما التي تلي تاريخ تحديد التعريفات المقترحة أن تطلب إجراء مشاورات مع سلطات الملاحة الجوية التابعة للطرف المتعاقد الآخر، وهذه المشاورات التي يمكن أن تجري بالمراسلة ينبغي أن تتمّ خلال الثلاثين (30) يوما من طلبها ويسري مفعول التعريفات عند نهاية هذه المدّة ما عدا إذا قرّرت سلطات الملاحة الجوية للطرفين المتعاقدين غير ذلك.

د) تبقى التعريفات، المحددة بموجب أحكام هذه المادة، سارية المفعول إلى غاية تحديد تعريفات جديدة، غير أن العمل بتعريفات قائمة لا يمكن تمديده بموجب هذه الفقرة، أكثر من 12 شهرا بعد تاريخ نفاذه.

المادة 15

أمن الطيران

1- توافقا مع حقوقها وواجباتها المنصوص عليها في القانون الدولي المتعارف عليه ذي الطابع الإجمالي بالنسبة للأطراف المتعاقدة، شريطة ألا يتنافى والقوانين السارية محليا، يؤكد الطرفان المتعاقدان بأن واجبهما المتمثل في حماية أمن الطيران المدني من أي عرقلة غير قانونية هو جزء لا يتجزأ من هذا الاتفاق.

2- مع مراعاة التشريع المعمول به محليا ودون مخالفة الطابع العام لحقوقها وواجباتها المنصوص عليها في القانون الدولي العرفي، فإنه يجب على الطرفين المتعاقدين على الخصوص، العمل طبقا لأحكام الاتفاقية الخاصة بالجنح والأعمال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات، المفتوحة للتوقيع بطوكيو في 14 سبتمبر سنة 1963 والاتفاقية حول قمع الحجز غير المشروع للطائرات، المفتوحة للتوقيع بلاهاي في 16 ديسمبر سنة 1970 والاتفاقية الخاصة بقمع الأعمال غير المشروعة المرتكبة ضد أمن الطيران المدني، المفتوحة للتوقيع بمونتريال في 23 سبتمبر سنة 1971 وأي اتفاق آخر متعدد الأطراف يدار بموجبه أمن الطيران المدني ويكون له طابع إجباري بالنسبة للطرفين المتعاقدين.

3- عند الطلب، يوفر الطرفان المتعاقدان كل المساعدة اللازمة لبعضها البعض بهدف الوقاية من أعمال الحجز غير المشروع للطائرات المدنية وغيرها من الأعمال غير المشروعة المرتكبة ضد أمن هذه الطائرات ومسافريها وطواقمها والمطارات ومنشآت الملاحة الجوية ومن أي تهديد آخر لأمن الطيران المدني.

4- يعمل الطرفان المتعاقدان في علاقاتهما الثنائية، طبقا للأحكام المتصلة بأمن الطيران الصادرة عن المنظمة الدولية للطيران المدني والمذكورة في الملحق المرفق بالاتفاقية الدولية للطيران المدني، بحيث أن هذه التدابير أو الأحكام المتصلة بالأمن قابلة للتطبيق على الطرفين المتعاقدين.

5- علاوة على ذلك، يجب على الطرفين المتعاقدين أن تشترط من أصحاب الطائرات المسجلة عندها أو أصحاب الطائرات التي يوجد مركز نشاطها الرئيسي، أو إقامتها الدائمة على تراب كل واحد منهما، وكذا متعاملي المطارات المتواجدين على تراب كل واحد منهما، العمل طبقا لأحكام أمن الطيران المطبقة على الطرفين المتعاقدين.

ب) يجب أن تتم هذه التحويلات حسب سعر الصرف طبقا للقوانين المحلية للطرفين المعمول بها والتي تدار بموجبها التسديدات الجارية، لكن عندما لا تكون هناك أسعار الصرف الرسمية هذه، فإن هذه التحويلات ينبغي أن تتم حسب أسعار الصرف المعمول بها في الأسواق الأجنبية المطبقة على التسديدات الجارية.

2- وإذا كانت طريقة الدفع المعتمدة من قبل المتعاقدين تدار بموجب اتفاق خاص، فإن مثل هذا الاتفاق ينبغي أن يطبق.

المادة 14

أعباء المستعمل

1- ينبغي على كل طرف متعاقد أن يبذل كل ما في وسعه ليتأكد من أن الأعباء المفروضة على المستعمل أو التي يمكن فرضها من قبل السلطات المختصة على الشركة الجوية المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر هي أعباء منصفة ومعقولة. ينبغي أن تكون هذه الأعباء قائمة على مبادئ اقتصادية دقيقة الاختيار.

2- ليس باستطاعة أي طرف متعاقد أن يفرض على شركة الخطوط الجوية المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر أو يسمح أن تفرض عليها أعباء مستعمل تفوق تلك الأعباء المفروضة على شركته الجوية التي تضمن خدمات جوية دولية مماثلة وتستعمل طائرات مماثلة وكذا مؤسسات وخدمات مشاركة.

3- يجب على كل طرف متعاقد أن يشجع المشاورات بين الهيئات التي تفرض الأعباء وشركة الخطوط الجوية المعينة التي تستعمل المنشآت والخدمات.

4- وكلما تيسر ذلك، ينبغي أن يتم هذا التشاور من خلال التنظيم الجوي الأكثر ملاءمة. ويجب أن تطلع الشركة الجوية المعينة، بشكل مسبق، عند الاستطاعة، عن كل اقتراح لاحداث أي تغيير للأعباء المشار إليها في هذه المادة، رفقة المعلومات والمعطيات المناسبة لتمكينها من التعبير عما لديها من آراء والعمل على جعل هذه الآراء تؤخذ في الحسبان قبل حدوث أي تغيير.

المادة 16**التشاور**

1- يمكن في أي وقت لكل طرف متعاقد، أن يطلب إجراء تشاور حول تنفيذ هذا الاتفاق وتأويله وتطبيقه أو تعديله أو احترامه.

2- دون مخالفة المادة 15، فإن مثل هذا التشاور الذي يمكن أن يتم من خلال المحادثة أو المراسلة، ينبغي أن ينطلق خلال الستين (60) يوما الموالية لتلقي مثل هذا الطلب، ما لم ينص على خلاف ذلك بالاتفاق المشترك.

المادة 17**تعديل الاتفاق**

1- يمكن تعديل هذا الاتفاق بموافقة الطرفين طبقا للإجراءات الدستورية المعمول بها في كلا البلدين.

2- مع مراعاة القوانين الداخلية المعمول بها وبغض النظر عن أحكام الفقرة (1)، فإنه يتم الاتفاق على التعديلات الملحق بهذا الاتفاق مباشرة بين سلطات الملاحة الجوية للطرفين المتعاقدين وتطبق هذه التعديلات اعتبارا من التاريخ الذي يتفقان عليه وتدخل حيز التنفيذ بعد تأكيدها عبر القناة الدبلوماسية.

3- يعتبر أن هذا الاتفاق قد عدل ضمنا على أساس أحكام أي اتفاقية دولية أو اتفاق متعدد الأطراف والتي تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين وفقا لإجراءاتهما الدستورية.

المادة 18**تسوية النزاعات**

1- إذا طرأ نزاع بين الطرفين المتعاقدين يتصل بتأويل أو تطبيق هذا الاتفاق، ينبغي في البداية، على الطرفين المتعاقدين بذل جهدهما لتسوية هذا النزاع عن طريق التفاوض.

2- وفي حالة عدم توصل الطرفين المتعاقدين إلى تسوية عن طريق التفاوض، يمكنهما الاتفاق على عرض النزاع على أي شخص أو هيئة من ذوي الاختصاص المستقلين للقيام بالوساطة.

6- يتفق الطرفان على أنه ينبغي على أصحاب الطائرات احترام أحكام أمن الطيران المنصوص عليها في الفقرة (4) والمطبقة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عند دخول تراب الطرف المتعاقد الآخر والخروج منه أو خلال الإقامة فيه. وينبغي أن يتأكد الطرفان المتعاقدان من التطبيق الفعلي للتدابير الملائمة داخل ترابها من أجل حماية الطائرات والقيام بعمليات التفتيش الأمني للمسافرين والطواقم وأمتعة اليد والأمتعة والحمولات وعناصر الأمتعة قبل وخلال الركوب أو الشحن. وعلى كل طرف متعاقد أن يأخذ بعين الاعتبار إيجابيا كل شكوى يتقدم بها الطرف المتعاقد الآخر متصلة بالإجراءات الأمنية الخاصة المعقولة على ترابه لمواجهة تهديد خاص للطيران المدني.

7- إذا وقع حدث أو تهديد بوقوع حدث يتمثل في الحجز غير المشروع على طائرة مدنية أو أي عمل غير قانوني يهدد أمن هذه الطائرة والمسافرين والطاقم ومنشآت الملاحة الجوية، يتبادل الطرفان المتعاقدان المساعدة بتسهيل الاتصالات أو غيرها من التدابير الملائمة الموجهة لإنهاء مثل هذا الحادث أو التهديد بأقصى سرعة ممكنة وبأقل خطورة على حياة المسافرين.

8- يتخذ كل طرف متعاقد كافة الإجراءات التي يراها قابلة للتطبيق ميدانيا ليتأكد من أن طائرة تابعة للطرف المتعاقد الآخر معرضة لعملية حجز غير مشروعة أو غيرها من الأعمال المعرقلة غير القانونية، وهي جاثمة على ترابه لتبقى رابضة على هذا التراب، ما عدا إذا أصبح إقلاعها ضروريا لحماية أرواح أعضاء الطاقم والمسافرين. وكلما كان ذلك ممكنا، ينبغي اتخاذ مثل هذه الإجراءات على أساس التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر.

9- إذا كان لطرف متعاقد من الأسباب ما يجعله يعتقد أن الطرف المتعاقد الآخر خالف أحكام هذه المادة، فإن سلطات الملاحة الجوية للطرف المتعاقد الأول يمكنها أن تطلب إجراء تشاور على الفور مع سلطة الملاحة الجوية للطرف المتعاقد الآخر. وإذا لم يتم التوصل إلى اتفاق مُرض خلال الخمسة عشر (15) يوما الموالية لتاريخ تقديم الشكوى، فهذا يشكل سببا كافيا لتطبيق الفقرة (1) من المادة 4. في الحالات المستعجلة، يمكن كل طرف متعاقد أن يتخذ إجراءات وفقا لهذه الفقرة، قبل انتهاء الخمسة عشر (15) يوما. ويعلق العمل بأي إجراء يتخذ طبقا لهذه الفقرة فور احترام الطرف المتعاقد الآخر لأحكام هذه المادة المتصلة بالأمن.

المادة 19

تسجيل الاتفاق والتعديلات

يعرض هذا الاتفاق وكافة التعديلات المتصلة به، من طرف المتعاقدين على المنظمة الدولية للطيران المدني بهدف التسجيل.

المادة 20

1- يمكن لكل طرف متعاقد، في أي وقت ابتداء من تاريخ سريان هذا العقد أن يبلغ كتابيا عبر القناة الدبلوماسية، الطرف المتعاقد الآخر قراره بنقض هذا الاتفاق. ومثل هذا الإشعار يبلغ في نفس الوقت إلى المنظمة الدولية للطيران المدني. يتم إنهاء الاتفاق بعد مرور سنة واحدة من تاريخ استلام الإشعار من قبل الطرف المتعاقد الآخر ما عدا إذا تم سحب هذا الإشعار بالنقض إثر اتفاق يحصل قبل نهاية هذا الأجل.

المادة 21

تاريخ سريان مفعول هذا الاتفاق

يسري مفعول هذا الاتفاق ابتداء من التاريخ الذي يبلغ فيه كل طرف الطرف المتعاقد الآخر، كتابيا وعبر القناة الدبلوماسية، احترامه للإجراءات الدستورية الضرورية لتنفيذ هذا العقد. يكون تاريخ آخر إخطار هو تاريخ دخول هذا الاتفاق حيّز التنفيذ.

وإثباتا لذلك، قام الموقعان المفوضان تفويضا قانونيا من حكومتهما بتوقيع وختم هذا الاتفاق.

حرر في نسخين بالجزائر في 28 أبريل سنة 1998 باللغتين العربية والإنجليزية ويتساوى النصان في الحجية القانونية.

عن حكومة جمهورية
جنوب إفريقيا

عن حكومة
الجمهورية الجزائرية
الديمقراطية الشعبية

لحسن موساوي

الوزير المنتدب لدى وزير

الشؤون الخارجية

المكلف بالتعاون والشؤون

المغربية

عزيز باهاد

نائب وزير الشؤون

الخارجية

3- أ) إذا لم تحصل تسوية طبقا للفقرتين (1) و(2) يعرض النزاع، بطلب من أحد الطرفين المتعاقدين، على محكمة تتكوّن من ثلاثة (3) حكّام،

ب) يعيّن كلّ طرف متعاقد حكما، على أن يتولّى الحكمان المعيّنان الاشتراك في تعيين الحكم الثالث الذي تعود إليه رئاسة المحكمة،

ج) يعيّن كلّ طرف متعاقد حكمه خلال الستين (60) يوما الموالية لتاريخ تلقّي التبليغ المرسل من أحد الطرفين المتعاقدين إلى الطرف المتعاقد الآخر عبر الطرق الدبلوماسية طالبا التحكيم في النزاع من طرف هذه المحكمة، على أن يعيّن الحكم الثالث الذي يكون مواطنا من بلد ثالث، خلال الستين (60) يوما الموالية،

د) إذا لم يعيّن أحد الطرفين المتعاقدين حكمه خلال الفترة المبيّنة، أو إذا لم يتمّ تعيين الحكم الثالث خلال الفترة المحددة، يمكن الطرفين المتعاقدين أن يطلبوا من رئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني أن يعيّن حكما، حسب الحالة، بشرط ألا يكون هذا الرئيس مواطنا من رعايا بلد أحد الطرفين المتعاقدين، وفي مثل هذه الحالة، يتقدّم الطرفان المتعاقدان بنفس الطلب إلى نائب الرئيس وعندها، يكون الحكم أو الحكام المعيّنين من قبل هذا الرئيس أو نائب الرئيس، حسب الحالة، من غير المواطنين أو الرعايا المقيمين الدائمين في دولتي الطرفين المتعاقدين.

4- تضبط المحكمة حدود اختصاصها القضائي وفقا لهذا الاتفاق وتعدّ إجراءاتها الخاصة.

5- دون المساس بالقرار النهائي للمحكمة، يتقاسم الطرفان المتعاقدان بالتساوي، النفقات والمصاريف المترتبة عن التحكيم.

6- دون المساس بالتشريع الساري محليا، يحترم الطرفان المتعاقدان أي قرار مؤقت والقرار النهائي الصادر عن المحكمة.

7- إذا وما دام لم يحترم أحد الطرفين المتعاقدين، قرارا منصوبا عليه في الفقرة (6)، فإنه يمكن للطرف المتعاقد الآخر أن يعلّق أو يلغي كلّ الحقوق أو الامتيازات التي يكون منحها، بموجب هذا العقد، للمتعاقد الذي ارتكب الخطأ.