اتّفاقيّات واتّفاقات دوليّة

مرسوم رئاسيّ رقم 03 –209 مؤرّخ في 3 ربيع الأوّل عام 1424 الموافق 5 مايو سنة 2003، يتضمّن التّصديق على اتفاق النّقل الجوي بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وحكومة دولة قطر، الموقّع بالجزائر في 16 فبراير سنة 1998.

إنّ رئيس الجمهوريّة،

– بناء على تقرير وزير الدّولة، وزير الشّؤون الخارجيّة،

– وبناء على الدّستور، لا سيّما المادّة 77–9 منه،

– وبعد الاطّلاع على اتفاق النّقل الجوي بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وحكومة دولة قطر، الموقّع بالجزائر في 16 فبراير سنة 1998.

يرسم ما يأتي :

المادّة الأولى : يصدّق على اتفاق النّقل الجوي بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وحكومة دولة قطر، الموقّع بالجزائر في 16 فبراير سنة 1998، وينشر في الجريدة الرّسميّة للجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة.

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

حرّر بالجزائر في 3 ربيع الأوّل عام 1424 الموافق 5 مايو سنة 2003.

عبد العزيز بوتفليقة

اتفاق نقل جوي

بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة

الدّيمقراطيّة الشّعبيّة

وحكومة دولة قطر

إنّ حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وحكومة دولة قطر المشار إليهما فيما يأتي بالطرفين المتعاقدين،

– رغبة منهما بتطوير النّقل الجوي بين الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة ودولة قطر وتوثيق أواصر التعاون الدّولي في هذا الميدان إلى أقصى حدّ ممكن ووفقا لمبادىء وأحكام المعاهدة الخاصّة بالطيران المدني الدّولي المعدّة للتوقيع بمدينة شيكاغو في 7 ديسمبر سنة 1944.

اتفقتا على ما يأتي :

المادّة الأولى

تعاريف

فيما يتعلّق بتطبيق هذا الاتفاق ما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك :

أ) تعني كلمة (المعاهدة) معاهدة الطيران المدني الدّولي التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو اعتبارا من اليوم السابع من شهر ديسمبر سنة 1944 وملاحقها المعتمدة وفقا للمادّة (90) من تلك المعاهدة وأي تعديلات لملاحق هذه المعاهدة تتمّ طبقا لأحكام المادّتين (90) و(94) منها طالما أن هذه التعديلات أو الملاحق أصبحت سارية المفعول لدى كلّ من الطرفين المتعاقدين،

ب) تعني عبارة (سلطة الطيران) بالنّسبة لحكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة – وزارة النّقل (المديرية العامّة للطيران المدني والأرصاد الجوية)، أو أي شخص أو سلطة مخوّلة لتأدية المهامّ الممارسة حاليا وبالنّسبة لحكومة دولة قطر وزير المواصلات والنّقل أو أي شخص يعهد إليه القيام بوظائف مماثلة.

ج) تعني عبارة (المؤسّسة المعيّنة) مؤسّسة / مؤسّسات النّقل الجوي التي يتمّ تعيينها والترخيص لها طبقا لأحكام المادّة الرابعة من هذا الاتفاق،

د) إقليم : تعني بالنّسبة للدّولة المعنى الموضّح لهذا الاصطلاح في المادّة (2) من المعاهدة.

هـ) (خط جوّي) و(خط جوّي دولي) و(مؤسّسة نقل جوّي) و(الهبوط لأغراض غير تجارية) : يقصد بها المعاني المحدّدة لكلّ منها في المادّ (96) من المعاهدة.

و) السّعة :

بالنّسبة للطائرة تعني الحمولة بأجر التي تتوفّر للطائرة على طريق محدّد أو جزء منه،

ز) السعة بالنّسبة للخدمة المتّفق عليها :

تعني سعة الطائرة المستعملة في تقديم الخدمة المتّفق عليها مضروبة في عدد الرحلات التي تقوم بها هذه الطائرة خلال مدّة معيّنة وعلى طريق محدّد أو جزء منه.

ح) عبارة (الخطوط المتّفق عليها) (الطرق المحدّدة) تعني الخطوط الدّولية المنتظمة والطرق المحدّدة في هذا الاتفاق.

المادّة 2

تطبيق معاهدة الطيران المدني الدّولي (شيكاغو سنة 1944)

عند تطبيق هذا الاتفاق يلتزم الطرفان المتعاقدان بأحكام معاهدة الطيران المدني الدولي المعروضة للتوقيع في شيكاغو يوم 7 ديسمبر سنة 1944 شاملة الملاحق وأي تعديلات للمعاهدة أو ملاحقها طالما هذه الأحكام مطبّقة على الخدمات الجوية الدّولية.

المادّة 3

حقوق النّقل

1- يمنح كلّ من الطرفين المتعاقدين الطرف الآخر الحقوق التالية فيما يتعلّق بتشغيل خطوطه الجوية الدّولية المنتظمة :

أ) الطيران عبر إقليمه دون هبوط،

ب) الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية.

2 - يمنح كلّ من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق الموضّحة في هذا الاتفاق لغرض إنشاء خطوط جوية دولية منتظمة على الطرق المبيّنة في الجزء المخصّص لذلك في جدول الطرق الملحق بهذا الاتفاق، الذي يعتبر جزءا منه، ويطلق على هذه الخطوط والطرق (الخطوط المتّفق عليها) و(الطرق المحدّدة) على التوالي، وتتمتّع المؤسّسة / المؤسّسات المعيّنة من جانب كلّ من الطرفين المتعاقدين أثناء تشغيلها خط متّفق عليه على أي طريق محدّد بالإضافة إلى الحقوق الموضّحة في الفقرة الأولى من هذه المادّة بالحقّ في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحدّدة لهذا الطريق في جدول الطرق الجوية الملحق بهذا الاتفاق وذلك لغرض أخذ وإنزال (ركاب، بضائع، بريد) جملة أو مجزّأة.

3 - ليس في نص الفقرة الثانية من هذه المادّة ما يمكن تفسيره على أنه يمنح المؤسّسة / المؤسّسات المعيّنة من أحد الطرفين المتعاقدين حقّ أخذ ركاب وبضائع وبريد نظير أجر أو مكافأة من نقطة داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة داخل نفس الإقليم.

4 - إذا لم تستطع المؤسّسة / المؤسّسات المعيّنة من قبل أحد الأطراف المتعاقدة من تشغيل خدمة على طرقها العادية وذلك بسبب الصراع المسلّح، الاضطرابات السياسية أو تطورات الظروف الخاصّة أو الغير عادية، فيجب على الطرف المتعاقد بذل كلّ جهده لتسهيل التشغيل المستمر لمثل هذه الخدمة وذلك من خلال إعادة الترتيبات الطارئة والمناسبة لهذه الطرق.

المادّة 4

تعيين المؤسّسات الجوية

1- يحقّ لكلّ من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة تعيين مؤسّسة أو مؤسّسات نقل جوّي لتشغيل الخطوط الجوية المتّفق عليها على الطرق المحدّدة.

2- على الطرف المتعاقد الآخر عند استلام هذا الإخطار أن يصدر تراخيص التشغيل اللاّزمة للمؤسّسة أو المؤسّسات المعيّنة دون تأخير مع مراعاة أحكام الفقرتين (الثالثة) و(الرابعة) من هذه المادّة.

3 – يجوز لسلطات الطيران لدى أي من الطرفين المتعاقدين أن تطلب من المؤسّسة / المؤسّسات المعيّنة من الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنه يتوافر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين والقواعد التي تطبّقها عادة هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية الدّولية وبشرط أن تكون هذه القوانين والقواعد متّفقة مع أحكام المعاهدة.

4 – يحتفظ كلّ من الطرفين المتعاقدين بحقّه في عدم الموافقة على منح تراخيص التشغيل المشار إليها في الفقرة الثانية من هذه المادّة أو فرض ما يراه ضروريا من شروط على نشاط المؤسّسة المعيّنة عند ممارستها للحقوق المبيّنة في المادّة الثالثة من الاتفاق وذلك في أية حالة لا يقتنع أحد الطرفين المتعاقدين بأن جزءا هاما من ملكية هذه المؤسّسة وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الآخر الذي عيّنها أو في يد رعاياه.

5 – يجوز للمؤسّسة / المؤسّسات المعيّنة الصادر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ في أي وقت تشغيل الخطوط الجوية المتّفق عليها بشرط أن تكون التعرفات المطبّقة وفقا لأحكام المادّة (التاسعة) من هذا الاتفاق سارية المفعول بالنّسبة لتلك الخطوط.

6 – تتمتّع المؤسّسات المعيّنة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بمعاملة حسنة وعادلة، وذلك للإستفادة من الإمكانيات المتبادلة لتشغيل الخطوط المتّفق عليها.

المادّة 5

إلغاء أو وقف العمل بتراخيص التشغيل

1 – يحتفظ كلّ من الطرفين المتعاقدين بحقّ إلغاء تراخيص التشغيل أو وقف مؤسّسة النّقل الجوّي المعيّنة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عن ممارسة الحقوق المحدّدة في المادّة 3 من هذا الاتفاق أو فرض ما يراه ضروريا من شروط على ممارسة هذه الحقوق **وذلك في الحالات التالية :**

أ) في أية حالة لا يقتنع فيها بأن جزءا هاما من ملكية هذه المؤسّسة وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عيّنها أو في يد رعاياه.

ب) في حالة تقصير المؤسّسة المذكورة في التقيّد بالقوانين والأنظمة المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق،

ج) في حالة عدم قيام المؤسّسة المذكورة بالتشغيل طبقا للشروط المقرّرة في هذا الاتفاق.

2 – لا يتمّ الإلغاء أو الوقف أو فرض الشروط المنوّه عنها في الفقرة الأولى من هذه المادّة إلاّ بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر ما لم يكن من الضروري القيام بذلك بشكل فوري للحيلولة دون الإستمرار في مخالفة القوانين والأنظمة.

المادّة 6

الإعفاء من الضرائب الجمركية وغيرها

1 – تعفى الطائرات المستعملة على الخطوط الدّولية بواسطة مؤسّسة / مؤسّسات النّقل المعيّنة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين، كذلك إمدادات الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والمعدات العادية ومؤمن الطائرات (بما في ذلك الأطعمة والمشروبات والتّبغ) عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر على متن طائرات تلك المؤسّسة / المؤسّسات من جميع الضرائب الجمركية وأية ضرائب أو رسوم أخرى مماثلة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بشرط أن تظل الأشياء المذكورة على متن الطائرة.

2 – باستثناء أجور الخدمات التي تقدّم إلى الطائرات يعفى من الضرائب الجمركية وغيرها من الضرائب والرسوم الأخرى المماثلة **ما يأتي :**

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

ب) قطع الغيار المستوردة التي تدخل إقليم أي من الطرفين المتعاقدين لصيانة أو إصلاح الطائرات التي تستعملها مؤسّسة / مؤسّسات النّقل الجوي المعيّنة من قبل الطرف المتعاقد الآخر على خطوط جوية دولية،

ج) إمدادات الوقود وزيوت التشحيم التي تزوّد بها الطائرات التي تستعملها المؤسّسة / المؤسّسات المعيّنة من قبل الطرف المتعاقد الآخر على خطوط دولية حتى لو كانت تلك الإمدادات ستستخدم في جزء من رحلتها الذي يتمّ داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر الذي أخذت منه فعلا.

3 – لا يمكن إنزال وتفريغ الأجهزة العادية وكذلك تموينات الوقود وموادّ التشحيم والموادّ التموينية وقطع الغيار الموجودة على متن طائرات مؤسّسة أحد الطرفين المتعاقدين والمستخدمة في الحركة الجوية الدّولية في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، إلاّ بموافقة السلطات الجمركية في هذا الإقليم، وفي هذه الحالة توضع تحت مراقبة سلطات هذا الطرف إلى أن يعاد تصديرها.

يجوز للسلطات الجمركية وضع المؤن المشار إليها في البنود (أ، ب، ج) والفقرة الثالثة تحت إشرافها ومراقبتها.

المادّة 7

المبادىء التي تحكم تشغيل الخطوط المتّفق عليها

1 – يتعيّن على المؤسّسات المعيّنة والتي تقوم بتشغيل إحدى الطرق المبيّنة في الملحق المرفق وضع معامل مناسب يتماشى مع احتياجات الحركة الجوية الدّولية للركاب والشحن والبريد من وإلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين باتجاه إقليم الطرف الآخر.

2 – يجوز للمؤسّسة / للمؤسّسات المعيّنة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وفي حدود الحجم الكلّي المذكور في الفقرة الأولى من هذه المادّة بدء الحركة الجوية بين أقاليم البلدان الأخرى التي تقع على الطرق المعيّنة وإقليم الطرف المتعاقد الآخر مع الأخذ بعين الإعتبار الخدمات المحلّية والإقليمية.

3 – لوضع ما جاء في هذه المادّة موضع التّنفيذ تتشاور المؤسّسات المعيّنة من قبل الطرفين المتعاقدين فيما بينها في وقت مناسب حول برنامج التشغيل الذي يتضمّن عدد الرّحلات ونوع الطائرات المستعملة وصفاتها التجارية وأيام وساعات التشغيل.

4 – يوضع ما اتفق عليه بين المؤسّسات المعيّنة للمصادقة عليه من طرف السلطات الجوية للطرفين المتعاقدين قبل ثلاثين (30) يوما من تاريخ تطبيقه، وفي الحالات الخاصّة يمكن إنقاص هذه المدّة على أن توافق هذه السلطات على ذلك.

5 – إذا لم تتفق المؤسّسات المعيّنة حول البرنامج المذكور أعلاه يتعيّن على سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين حلّ هذا الخلاف.

6 – مع الإحتفاظ بأحكام هذه المادّة لا يمكن وضع أي برنامج موضع التنفيذ ما لم تصادق عليه سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين.

المادّة 8

رسوم المطارات

يجوز لكلّ طرف متعاقد أن يفرض أو يسمح بفرض رسوم معقولة وعادلة مقابل استخدام المطارات وغيرها من التسهيلات الملاحية بواسطة الطائرات التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بشرط أن لا تكون هذه الرسوم أعلى من الرسوم التي تدفعها مؤسّسة / مؤسّسات النّقل الجوّي التابعة لذلك الطرف والتي تعمل على الخطوط الجوية الدّولية.

المادّة 9

التعرفات

يقصد باصطلاح " **تعرفة** " في الفقرات التالية الأسعار التي تدفع لنقل الركاب والبضائع وشروط تطبيقها بما في ذلك أجور وشروط الوكالة والخدمات المساعدة الأخرى، ولا يدخل في ذلك مقابل وشروط نقل البريد.

1 – تحدّد التعرفات التي تتقاضاها مؤسّسة / مؤسّسات النّقل الجوّي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين عن النّقل من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر في مستويات معقولة ومتكافئة مع مراعاة جميع العوامل المتعلّقة بذلك بما فيها تكاليف التشغيل والرّبح المعقول وتعرفات مؤسّسات النّقل الجوّي الأخرى.

2 – تعتمد التعرفات المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادّة كلّما أمكن بالاتفاق بين مؤسّسات النّقل الجوّي المعيّنة من قبل الطرفين المتعاقدين بعد التشاور مع مؤسّسات النّقل الجوّي التي تستثمر كافّة الطرق المحدّدة أو جزءا منها، ويتمّ هذا الاتفاق كلّما كان ذلك ممكنا، وفقا لإجراءات إتحاد مؤسّسات النّقل الدّولي لتحديد التعرفات.

3 – تعرض التعرفات المتّفق عليها على سلطات الطيران لدى كلّ من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وذلك قبل خمسة وأربعين (45) يوما على الأقلّ من التاريخ المقترح لتطبيقها، ويجوز في حالات خاصّة إنقاص هذه المدّة بالاتفاق بين السلطات المذكورة.

4 – يمكن الموافقة على التعرفة المشار إليها في الفقرة الثانية من هذه المادّة بواسطة المؤسّسات المعيّنة من قبل الطرفين المتعاقدين وذلك بعد التشاور مع المؤسّسات الأخرى العاملة على كلّ أو جزء من الطريق، ويتمّ التوصّل إلى هذا الاتفاق إذا أمكن باستخدام النظم المتبعة من قبل الإتحاد الدّولي للنّقل الجوّي في تحديد التعرفات.

5 – يمكن الموافقة على هذه التعرفات بشكل صريح، وإذا لم تعلن أي من سلطات الطيران عدم موافقتها عليها في غضون ثلاثين (30) يوما من تاريخ عرضها وفقا للفقرة الثالثة من هذه المادّة تعتبر تلك التعرفات موافقا عليها، ويجوز في أحوال خاصّة إنقاص هذه المدّة باتفاق بين السلطات المذكورة، وفي هذه الحالة فإن أي اعتراض على التعرفات المقترحة يجب أن يتمّ في أقلّ من ثلاثين (30) يوما.

6 – إذا تعذّر الاتفاق على أي تعرفة وفقا للفقرة الثانية من هذه المادّة أو إذا أخطرت إحدى سلطات الطيران المدني سلطات الطيران المدني الأخرى بعدم موافقتها على التعرفة المتّفق عليها بموجب الفقرة الرابعة من هذه المادّة، فعلى سلطات الطيران المدني لدى كلّ من الطرفين المتعاقدين إيجاد التعرفة المناسبة بالتفاهم المشترك.

7 – تظل التعرفة التي تحدّد وفقا لأحكام هذه المادّة سارية المفعول حتى يتمّ تحديد تعرفة جديدة طبقا لأحكام هذه المادّة.

المادّة 10

المعلومات الإحصائية

على مؤسّسات النّقل الجوّي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تزوّد سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناء على طلبها بجميع المعلومات الإحصائية عن المؤسّسة المعيّنة والتي يمكن طلبها بصورة عادية لمراقبة الحمولة التي تعرضها المؤسّسة المعيّنة من قبل الطرف المتعاقد الأوّل على الخطوط المتّفق عليها، على أن تتضمّن هذه الإحصاءات قدر الإمكان المعلومات الضرورية لتحديد مقدار الحركة على هذه الخطوط، وكذلك مصدر الحركة ومقصدها النهائي.

المادّة 11

تحويل فائض الإيرادات

يمنح كلّ طرف متعاقد مؤسّسة / مؤسّسات الطرف المتعاقد الآخر الحقّ في التحويل بالسعر الرّسمي للعملة لفائض الإيرادات على المصروفات الجارية في إقليمه والخاصّة بنقل الركاب والبضائع والبريد.

ويجري التحويل حسب أنظمة الصرف المعمول بها في إقليم الطرف المتعاقد الذي أنجزت فيه هذه الأموال، وعندما لا يكون هناك اتفاق ما بين الطرفين المتعاقدين بشأن التحويل يجري تطبيق هذا الاتفاق.

المادّة 12

أمن الطيران

1 – يؤكّد الطرفان المتعاقدان تمشيا مع حقوقهما والتزاماتهما المقرّرة بموجب أحكام القانون الدّولي، إن التزامهما بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، يشكّل جزءا لا يتجزّأ من هذا الاتفاق وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدّولي، يتعهّد الطرفان بالالتزام بوجه خاصّ بأحكام الاتفاقية الخاصّة بالمخالفات وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقّعة في طوكيو في 14 سبتمبر سنة 1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقّعة في لاهاي في 16 ديسمبر سنة 1970، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقّعة في مونتريال في 23 سبتمبر سنة 1971.

2 – يتعهّد كلّ من الطرفين المتعاقدين بأن يقدّم للطرف المتعاقد الآخر عند الطلب المساعدة الضرورية لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنيّة وغيرها من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات ومرافق الملاحة الجوية، ومنع أي تهديد آخر ضد سلامة الطيران المدني.

3 – يتعهّد الطرفان المتعاقدان في العلاقات المتبادلة بينهما بالعمل وفقا لأحكام أمن الطيران التي قرّرتها المنظمة الدّولية للطيران المدني والمدرجة في ملاحق المعاهدة بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية على الطرفين، وعليهما أن يلزما مستثمري الطائرات المسجّلة لديهما أو المستثمرين الذين يكون مركز أعمالهم الرّئيسي أو محلّ إقامتهم الرّئيسي في إقليمهما ومستثمري المطارات الموجودة في إقليميهما بالتصرّف وفقا لأحكام أمن الطيران المذكور.

4 – يوافق كلّ طرف متعاقد على إلزام المستثمرين المذكورين بمراعاة أحكام الأمن المشار إليها في الفقرة (3) من هذه المادّة التي يطلبها الطرف الآخر بالنّسبة للدخول إلى إقليمه أو مغادرته أو أثناء الوجود فيه وعلى كلّ طرف متعاقد أن يتأكّد من فاعلية الإجراءات داخل إقليمه لحماية الطائرة وتفتيش

الركاب والطاقم والأمتعة المحمولة والحقائب والبضائع ومستودعات الطائرات سواء قبل الصعود أو الشحن والتفريغ أو أثناءهما، وعلى كلّ طرف متعاقد أن يولي عناية فائقة لأي طلب يقدّم من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ إجراءات أمنية خاصة لمواجهة تهديد متوقّع.

5 – عند وقوع أو التهديد بوقوع أي فعل من أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنيّة أو أي أفعال أخرى غير مشروعة ممّا ترتكب ضد سلامة الطائرات أو ركابها أو طاقمها أو المطارات أو مرافق الملاحة الجوية، يلتزم كلّ طرف متعاقد بمساعدة الطرف الآخر وذلك عن طريق تسهيل الاتصالات وغيرها من التدابير المناسبة لإزالة آثار الحادث أو التهديد بوقوعه فورا وبسلام.

6 – إذا نشأ خلاف حول تطبيق الإجراءات الخاصّة بأمن الطيران المدني المبيّنة في الفقرات السابقة فيجب على سلطات الطيران المدني أن تطلب مشاورات عاجلة مع سلطات الطيران المدني لدى الطرف المتعاقد الآخر.

المادّة 13

المشاورات

1 – بروح التعاون الوثيق، تقوم سلطات الطيران المدني لدى كلّ من الطرفين المتعاقدين بالتشاور فيما بينها من وقت لآخر وذلك بغرض التأكّد من تنفيذ أحكام وملاحق هذا الاتفاق والتقيّد بها بصورة مرضية.

2 – لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب كتابة الدّخول في مشاورات تبدأ خلال ستّين يوما من تاريخ تسلّم الطلب ما لم يتّفق الطرفان المتعاقدان على مدّ هذه المدّة.

المادّة 14

التّعديل

1 – إذا ارتأى أي من الطرفين المتعاقدين إنه من المرغوب فيه تعديل أي نصّ من نصوص هذا الاتفاق بما في ذلك جدول الطرق الذي يعتبر جزءا لا يتجزّأ منه، فعليه أن يطلب عقد اجتماع لذلك خلال ستّين (60) يوما من تاريخ تسليم الطلب عن طريق تبادل المذكّرات بالطرق الدّبلوماسية.

2 – إذا كان التعديل متعلّقا بأحكام الاتفاق وليس بجداول الطرق فإن الموافقة عليه من جانب كلّ من الطرفين المتعاقدين يجب أن تتمّ وفقا للإجراءات الدّستورية المعمول بها لدى كلّ طرف متعاقد.

3 – إذا كان التعديل قاصرا على جدول الطرق الملحق فيتمّ الاتفاق على ذلك بين سلطات الطيران المدني لدى كلّ من الطرفين المتعاقدين.

المادّة 15

تسوية المنازعات

1 – إذا نشأ نزاع بين الطرفين المتعاقدين يتعلّق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق وملاحقه، فعليهما أوّلا محاولة تسويته بطريق المفاوضات المباشرة بين سلطات الطيران، وإذا تعذّر الوصول إلى اتفاق فيجب حلّ الخلاف بالطرق الدّبلوماسية.

2 – إذا تعذّر على الطرفين المتعاقدين التوصّل إلى تسوية بواسطة المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالة الخلاف إلى شخص أو هيئة للفصل فيه، وإذا تعذّر ذلك جاز عرض الخلاف بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين على هيئة تحكيم مشكّلة من ثلاثة محكمين يعيّن كلّ طرف متعاقد واحدا منهم ويتّفق المحكمان المعيّنان على اختيار المحكم الثالث، وعلى كلّ من الطرفين المتعاقدين أن يعيّن محكمه خلال ستّين (60) يوما من تاريخ تسلّم أحد الطرفين المتعاقدين من الطرف المتعاقد الآخر مذكّرة بالطرق الدّبلوماسية يطلب فيها إحالة الخلاف إلى هيئة تحكيم، على أن يتمّ تعيين العضو الثالث خلال ستّين (60) يوما أخرى.

فإذا تعذّر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين المحكم الخاصّ به خلال الفترة المحدّدة أو إذا لم يتمّ تعيين المحكم الثالث في الفترة المحدّدة أيضا، فلرئيس مجلس المنظمة الدّولية 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 مواطني دولة ثالثة وأن يرأس هيئة التحكيم.

وإذا كان رئيس مجلس المنظمة الدّولية للطيران المدني من جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، يطلب من نائب الرّئيس ذي جنسية بلد آخر القيام بالتعيين المذكور سابقا.

3 – يتعهّد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أي قرار يصدر طبقا لأحكام الفقرة الثانية من هذه المادّة.

4 – يتحمّل الطرفان المتعاقدان بالتساوي مصاريف هيئة التحكيم.

المادّة 16

الاعتراف بالشهادات والرخص

تعتبر شهادات الملاحة والكفاءة والصلاحية الصادرة أو المجدّدة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين والتي لا تزال نافذة المفعول صالحة بالنّسبة للطرف المتعاقد الآخر وذلك لاستغلال الخدمات الجوية المعتمدة على الطرق المحدّدة.

ولكلّ طرف متعاقد الحقّ بعدم الاعتراف بصلاحية الشهادات الممنوحة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

المادّة 17

تسجيل الاتفاق

يسجّل هذا الاتفاق وأي تعديلات تطرأ عليه لدى المنظمة الدّولية للطيران المدني.

المادّة 18

الانسجام مع الاتفاقيات المتعدّدة

في حالة إبرام معاهدة متعدّدة الأطراف أو اتفاقية تتعلّق بالنّقل الجوي تسري أحكامها على الطرفين المتعاقدين، تعدّل هذه الاتفاقية بما يتوافق مع أحكام تلك المعاهدة أو الاتفاقية.

المادّة 19

تمثيل شركات الطيران

يسمح الطرفان المتعاقدان للمؤسّسات المعيّنة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أن تستبقي في أراضي الطرف الآخر الموظفين والأفراد المسؤولين من إداريين وفنيّين للقيام بمتابعة نشاط خدماتها الجوية، وذلك وفقا للقوانين والأنظة المعمول بها في الدخول والإقامة والعمل لدى الطرف المتعاقد الآخر.

المادّة 20

تطبيق القوانين والأنظمة

1 – تطبّق قوانين وأنظمة كلّ من الطرفين المتعاقدين المتعلّقة بوصول ومغادرة الركاب وأطقم الطائرات والبضائع وبصفة خاصّة الأنظمة الخاصّة بجوازات السفر والجمارك والنّقد المتداول والإجراءات الطبية وإجراءات الحجر الصحي على ما يفد إلى إقليم الطرف المتعاقد أو يغادره من ركاب وأطقم طائرات وبضائع بواسطة طائرات مؤسّسة النّقل الجوّي المعيّنة من الطرف الآخر.

2 – تطبّق القوانين والأنظمة المعمول بها لدى أي من الطرفين المتعاقدين بالنّسبة لدخول ومغادرة الطائرات العاملة على خطوط جوية دولية وعلى تشغيل وملاحة الطائرات أثناء تواجد طائرات أحد الطرفين المتعاقدين على أراضي الطرف المتعاقد الآخر.

المادّة 21

إنهاء الاتفاق

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت بقرار إنهاء هذا الاتفاق، على أن يبلغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى المنظمة الدّولية للطيران المدني، وفي هذه الحالة ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد انقضاء إثني عشر (12) شهرا من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر للإخطار ما لم يتمّ الاتفاق على سحب هذا الإخطار قبل انتهاء هذه المدّة، وإذا لم يعترف الطرف المتعاقد الآخر باستلامه للإخطار فيعتبر أنه تسلّمه بعد انقضاء أربعة عشر (14) يوما من تاريخ استلام المنظمة الدّولية للطيران المدني لهذا الإخطار.

المادّة 22

سريان الاتفاق

يدخل هذا الاتفاق حيّز التّنفيذ بعد التصديق عليه من قبل الطرفين المتعاقدين وفق الإجراءات القانونية الخاصّة بكلّ منهما.

حرّر هذا الاتفاق في مدينة الجزائر في يوم الاثنين بتاريخ 16 فبراير سنة 1998 من نسختين أصليتين باللّغة العربيّة ولهما جميعا قوّة السّند الأصلي، وسلّمت لكلّ طرف نسخة واحدة للعمل بها.

وبناء عليه وقّع مفوّضو الطرفين على هذا الاتفاق.

عن حكومة	**عن حكومة**
الجمهوريّة الجزائريّة	**دولة قطر**
الدّيمقراطيّة الشّعبيّة	**أحمد بن ناصر بن فالح**
سيد أحمد بوليل	**آل ثاني**
وزير النّقل	**وزير المواصلات والنّقل**

الملحق رقم (1)

جدول الطرق

1 – الطرق الجوية التي يحقّ لمؤسّسة / مؤسّسات النّقل الجوّي المعيّنة من قبل حكومة دولة قطر تسييرها في الإتجاهين.

نقاط الإنطلاق	النقاط الوسطية	النقاط في الجزائر	النقاط فيما وراء
الدوحة	تونس – دمشق القاهرة – عمان – جدة	الجزائر العاصمة	المغرب – موريتانيا دكار

2 – الطرق الجوية التي يحقّ لمؤسّسة / مؤسّسات النّقل الجوّي المعيّنة من قبل حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة تسييرها في الاتجاهين.

نقاط الإنطلاق	النقاط الوسطية	النقاط في قطر	النقاط فيما وراء
أي نقطة في الجزائر	تونس – القاهرة – بيروت – ونقطتان تحددان لاحقا	الدوحة	بومبي – كراشي نقطة تحدد فيما بعد

3 – يحقّ لمؤسّسة / مؤسّسات النّقل الجوّي المعيّنة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين في أي رحلة وكافّة الرحلات عدم الهبوط في أي نقطة أو في كافّة النقاط الوسطية أو النقاط فيما وراء على الطرق المحدّدة.

4 – يحقّ لمؤسّسات النّقل الجوّي المعيّنة من كلا الطرفين المتعاقدين النّقل بالحرية الخامسة على كافّة النقاط الوسطية والنقاط فيما وراء ذلك بعد التشاور بين الناقلات الوطنيّة للجانبين.