تبقى الاتفاقية سارية المفعول إلى أجل غير محدد المدة.

يسوغ لكل واحد من الطرفين المتعاقدين نقض الاتفاقية في أي وقت.

يصبح هذا الإلغاء ساري المفعول بعد مضي ستة (6) أشهر من تاريخ تبليغ الطرف الآخر بهذا القرار.

المادّة 21

دخول الاتفاقية حيّز التّنفيذ

تدخل هذه الاتفاقية حيّز التّنفيذ بعد ثلاثين (30) يوما من تبادل وثائق التصديق.

وقّعت هذه الاتفاقية من طرف المفوّضين المتعاقدين اللّذين وضعا عليها ختمهما مصداقا لما ذكر.

حرّرت بطهران في 19 أكتوبر سنة 2003 الموافق 27 مهر 1382 في نسختين أصليتين باللّغة العربية واللّغة الفارسية، ولكلا النصين نفس الحجية القانونية.

عن حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة
عبد العزيز بلخادم
وزير الدولة،
وزير الشؤون الخارجية

عن حكومة الجمهوريّة الإسلاميّة الإيرانية
محمد إسماعيل شوشتري
وزير العدل

مرسوم رئاسيّ رقم 06 – 114 مؤرّخ في 11 صفر عام 1427 الموافق 11 مارس سنة 2006، يتضمّن التّصديق على اتفاق النقل الجوي بين الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة والجمهوريّة العربيّة السورية، الموقّع بالجزائر في 19 شوّال عام 1424 الموافق 13 ديسمبر سنة 2003.

إنّ رئيس الجمهوريّة،

– بناء على تقرير وزير الدّولة، وزير الشّؤون الخارجيّة،

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

– وبعد الاطّلاع على اتفاق النقل الجوي بين الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة والجمهوريّة العربيّة السورية، الموقّع بالجزائر في 19 شوّال عام 1424 الموافق 13 ديسمبر سنة 2003،

يرسم ما يأتي :

المادّة الأولى : يصدّق على اتفاق النقل الجوي بين الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة والجمهوريّة العربيّة السورية، الموقّع بالجزائر في 19 شوّال عام 1424 الموافق 13 ديسمبر سنة 2003، وينشر في الجريدة الرّسميّة للجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة.

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

حرّر بالجزائر في 11 صفر عام 1427 الموافق 11 مارس سنة 2006.

عبد العزيز بوتفليقة

اتفاق النقل الجوي بين الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة والجمهورية العربية السورية

إن حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة، وحكومة الجمهوريّة العربيّة السوريّة، المشار إليهما فيما يأتي "بالطرفين المتعاقدين"،

– باعتبار أن حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وحكومة الجمهوريّة العربيّة السورية طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع بمدينة شيكاغو يوم 7 ديسمبر سنة 1944،

– ورغبة منهما في تطوير النقل الجوي بين بلديهما وتوثيقا لأواصر التعاون الدولي في هذا الميدان وفق مبادىء وأحكام هذه المعاهدة،

اتفقتا على ما يأتي :

المادّة الأولى

تعاريف

فيما يتعلق بتطبيق 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 اليوم السابع من شهر ديسمبر سنة 1944 وملاحقها المعتمدة وفقا للمادّة 90 من تلك المعاهدة، وأي تعديلات لملاحق هذه المعاهدة تتم طبقا لأحكام المادّتين 90 و94 منها، طالما أن هذه التعديلات أو الملاحق أصبحت سارية المفعول لدى كل من الطرفين المتعاقدين.

ب) تعني عبارة "**سلطة الطيران**" بالنسبة لحكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة، وزارة النقل/ مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية، أو أي شخص أو سلطة مخوّلة لتأدية المهامّ الممارسة حاليا، وبالنسبة لحكومة الجمهوريّة العربيّة السوريّة، وزارة النقل أو المديرية العامّة للطيران المدني، أو أي شخص يعهد إليه القيام بوظائف مماثلة.

ج) تعني عبارة "**المؤسسة المعينة**" مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي التي يتمّ تعيينها والترخيص لها طبقا لأحكام المادّة الرابعة من هذا الاتفاق،

د) "**إقليم**" بالنسبة للدولة المعنى الموضح لهذا الاصطلاح في المادّة 2 من المعاهدة،

هـ) "**خطوط جوية**" و"**خطوط جوية دولية**" و"مؤسسة نقل جوي" و"الهبوط لأغراض غير تجارية" : يقصد بها المعاني المحددة لكل منها في المادّة 96 من المعاهدة.

و) "**السعة بالنسبة للطائرة**" تعني الحمولة بأجر التي تتوفر للطائرة على طريق محدد أو جزء منه،

ز) "**السعة بالنسبة للخدمة**" المتفق عليها، تعني سعة الطائرة المستعملة في تقديم الخدمة المتفق عليها مضروبة في عدد الرحلات التي تقوم بها هذه الطائرة خلال مدة معيّنة وعلى طريق محدد أو جزء منه،

ح) عبارة "**الخطوط المتفق عليها**" و"**الطرق المحددة**" تعني الخطوط الدولية المنتظمة والطرق المحددة في هذا الاتفاق،

ط) "**الاتفاق**" ويقصد به هذا الاتفاق وملحقه وأي تعديلات تجرى عليه.

المادّة 2

تطبيق معاهدة الطيران المدني الدولي (شيكاغو سنة 1944)

عند تطبيق هذا الاتفاق، يلتزم الطرفان المتعاقدان بكل أحكام المعاهدة وملاحقها وأي تعديلات لها، طالما أن هذه الأحكام مطبقة على الخدمات الجوية الدولية.

المادّة 3

منح حقوق النقل

1 – يمنح كل من الطرفين المتعاقدين للطرف المتعاقد الآخر، فيما يتعلق بتشغيل خطوطه الجوية الدولية المنتظمة، الحقوق الآتية :

أ) الطيران فوق إقليمه دون هبوط،

ب) الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية.

2 – يمنح كل من الطرفين المتعاقدين للطرف المتعاقد الآخر الحقوق الموضحة في هذا الاتفاق لغرض إنشاء خطوط جوية دولية منتظمة على الطرق المبينة في الجزء المخصص لذلك في جدول الطرق الملحق بهذا الاتفاق، الذي يعتبر جزءا منه، ويطلق على هذه الخطوط والطرق (الخطوط المتفق عليها) و(الطرق المحددة) على التوالي، وتتمتع المؤسسة / المؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين، أثناء تشغيلها خط متفق عليه على أي طريق محدد بالإضافة إلى الحقوق الموضحة في الفقرة الأولى (1) من هذه المادّة بالحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وفق النقاط المحددة لهذا الطريق في جدول الطرق الجوية الملحق بهذا الاتفاق وذلك لغرض أخذ وإنزال (ركاب، بضائع، بريد) جملة أو مجزأة.

3 – ليس في محتوى الفقرة الثانية (2) من هذه المادّة ما يمكن تفسيره على أنه يمنح المؤسسة / المؤسسات المعينة من أحد الطرفين المتعاقدين حق أخذ ركاب وبضائع وبريد نظير أجر أو مكافأة من نقطة داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلى نقطة داخل نفس الإقليم.

4 – إذا لم تستطع المؤسسة / المؤسسات المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين من تشغيل خدمة على طرقها العادية وذلك بسبب صراع مسلح، اضطرابات سياسية أو تطورات لظروف خاصة أو غير عادية، فيجب على الطرف المتعاقد بذل كل جهده لتسهيل التشغيل المستمر لمثل هذه الخدمة وذلك من خلال إعادة الترتيبات المناسبة لهذه الطرق.

المادّة 4

تعيين المؤسسات

1 – يحق لكل من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر كتابة بتعيين مؤسسة أو مؤسسات نقل جوي لتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها على الطرق المحددة.

2 – على الطرف المتعاقد الآخر، عند استلام هذا الإخطار، أن يصدر تراخيص التشغيل اللاّزمة للمؤسسة أو المؤسسات المعينة دون تأخير مع مراعاة أحكام الفقرتين 3 و4 من هذه المادّة.

3 – يجوز لسلطات الطيران لدى أي من الطرفين المتعاقدين أن تطلب من المؤسسة /المؤسسات المعينة للطرف المتعاقد الآخر إثبات أنه تتوفر لديها الشروط التي تتطلبها القوانين والقواعد التي تطبقها عادة هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية الدولية وبشرط أن تكون هذه القوانين والقواعد تتناسب مع أحكام المعاهدة.

4 – يحتفظ كل طرف من الطرفين المتعاقدين بحقه في عدم الموافقة على منح تراخيص التشغيل المشار إليها في الفقرة الثانية من هذه المادّة أو فرض ما يراه ضروريا من شروط على نشاط المؤسسة المعينة عند ممارستها للحقوق المبينة في المادّة 3 من الاتفاق وذلك في أية حالة يقتنع بأن جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة وإدارتها الفعلية ليست في يد الطرف المتعاقد الآخر الذي عينها أو في يد رعاياه.

5 – يجوز للمؤسسة / المؤسسات المعينة الصادر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ في أي وقت بتشغيل الخطوط الجوية المتفق عليها، بشرط أن تكون التعرفات المطبقة وفقا لأحكام المادّة 9 من هذا الاتفاق سارية المفعول بالنسبة لتلك الخطوط.

6 – تتمتع المؤسسة المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين بمعاملة حسنة وعادلة وذلك للاستفادة من الإمكانيات المتبادلة لتشغيل الخطوط المتفق عليها.

المادّة 5

إلغاء أو وقف العمل بتراخيص التشغيل

1 – يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحق إلغاء تراخيص التشغيل أو وقف مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عن ممارسة الحقوق المحددة في المادة 3 من هذا الاتفاق أو فرض ما يراه ضروريا من شروط على ممارسة هذه الحقوق وذلك في الحالات الآتية :

أ) في أية حالة يقتنع بأن جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة وإدارتها الفعلية ليست في يد الطرف المتعاقد الذي عاينها أو في يد رعاياه،

ب) في حالة تقصير المؤسسة المذكورة في التقيد بالقوانين والأنظمة المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر الذي منح هذه الحقوق،

ج) في حالة عدم قيام المؤسسة المذكورة بالتشغيل طبقا للشروط المقررة في هذا الاتفاق.

2 – لا يتمّ الإلغاء أو الوقف أو فرض الشروط المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادّة إلاّ بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر ما لم يكن من الضروري القيام بهذا الإجراء بشكل فوري للحيلولة دون الاستمرار في مخالفة القوانين والأنظمة.

المادّة 6

الإعفاء من الضرائب الجمركية وغيرها

1 – تعفى الطائرات المشغلة على الخطوط الدولية المتفق عليها بين الطرفين المتعاقدين بواسطة مؤسسة/ مؤسسات النقل المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين، كذلك 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 / المؤسسات 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 تقدم إلى الطائرات، يعفى من الضرائب الجمركية وغيرها من الضرائب والرسوم الأخرى المماثلة ما يأتي :

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

ب) قطع الغيار المستوردة التي تدخل إقليم أي من الطرفين المتعاقدين بغرض الصيانة أو إصلاح الطائرات التي تشغلها مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر على الخطوط الجوية الدولية المتفق عليها،

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

د) المواد الإعلانية والوثائق الخاصة بالمؤسسة المعينة المذكورة والتي تحمل شعارها للتوزيع بدون مقابل،

هـ) تذاكر السفر وبوالص الشحن وما شابه ذلك من وثائق تابعة لعمل المؤسسة،

و) البضائع والأمتعة العابرة والمحمولة بواسطة إحدى طائرات المؤسسة المعينة والعاملة على الخطوط الدولية.

الموادّ المشار إليها في الفقرات (أ، ب، ج) من الممكن إيداعها تحت إشراف ومراقبة السلطات الجمركية.

3 – لا يمكن إنزال وتفريغ الأجهزة العادية وكذلك تموينات الوقود وموادّ التشحيم والموادّ التموينية وقطع الغيار الموجودة على متن طائرات مؤسسة أحد الطرفين المتعاقدين المستخدمة في النقل الجوي الدولي 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.

المادّة 7
المبادىء التي تحكم تشغيل الخطوط المتّفق عليها

1 – ترتبط الخدمات المتّفق عليها والمقدمة من المؤسسة المعينة لكل من الطرفين المتعاقدين بمتطلبات النقل العامة، ويكون هدفها الرئيسي توفير عامل حمولة معقول ومتناسب مع الواقع الراهن والمتوقع لنقل الركاب، البضائع والبريد من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين مؤسسة النقل الجوي.

2 – يجوز للمؤسسة / للمؤسسات المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وفي حدود الحجم الكلي المذكور في الفقرة الأولى من هذه المادّة بدء النقل الجوي بين أقاليم البلدان الأخرى التي تقع على الطرق المعينة وإقليم الطرف المتعاقد الآخر، مع الأخذ بعين الاعتبار الخدمات المحلّية والإقليمية.

3 – لتنفيذ ما جاء في هذه المادّة، تتشاور المؤسسات المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين فيما بينها في وقت مناسب حول برنامج التشغيل الذي يتضمن عدد الرحلات ونوع الطائرات المستعملة وصفاتها التجارية وأيام وساعات التشغيل.

4 – يعرض ما اتفق عليه بين المؤسسات المعينة للمصادقة عليه من قبل سلطات الطيران المدني المختصة لدى الطرفين المتعاقدين قبل الثلاثين (30) يوما من تاريخ تطبيقه، وفي الحالات الخاصة يمكن إنقاص هذه المدة على أن توافق هذه السلطات على ذلك.

5 – إذا لم تتفق المؤسسات المعينة حول البرنامج المذكور أعلاه، يتعيّن على سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين حل هذا الخلاف.

6 – مع الاحتفاظ بأحكام هذه المادّة، لا يمكن تنفيذ أي برنامج ما لم تصادق عليه سلطات الطيران المدني للطرفين المتعاقدين.

7 – يمنح كل من الطرفين المتعاقدين مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر نفس الامتيازات التي تتمتع بها مؤسسته المعينة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، طبقا للقوانين الوطنية لكلا الطرفين المتعاقدين.

المادّة 8
رسوم المطارات

1 – يبذل كل من الطرفين أقصى جهوده لتكون الرسوم المفروضة أو المطبقة من قبل السلطات المختصة على المؤسسة المعينة من الطرف المتعاقد الآخر عادلة وسليمة بما يحقق ويضمن مصلحة كلا الطرفين بالتساوي.

2 – أي رسوم قد تفرض لاستخدام المطارات والتسهيلات الملاحية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين على مؤسسة النقل الجوي المعينة للطرف المتعاقد الآخر ينبغي فرضها طبقا لمستوى التعريفات الرّسميّة المفروضة بموجب القوانين والأنظمة الأخرى السارية المفعول في هذه الدول والمطبقة على كافة الطائرات التي تعمل على نفس الخطوط الجوية الدولية.

المادّة 9
التعريفات

يقصد باصطلاح "**التعريفة**" في الفقرات التالية الأسعار المتوجب دفعها لقاء نقل دولي للركاب والعفش والشحن والشروط التي تنطبق على هذه الأسعار متضمنة الأسعار والشروط للوكالات والخدمات المساعدة الأخرى ولا تتضمن تعويضات وشروط لقاء نقل البريد.

1 – تحدد التعريفات التي تتقاضاها مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين عن النقل من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر في مستويات معقولة ومتكافئة مع مراعاة جميع العوامل المتعلّقة بذلك بما فيها تكاليف التشغيل والربح المعقول وتعريفات مؤسسات النقل الجوي الأخرى.

2 – تعتمد التعريفات المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادّة، كلما أمكن، بالاتفاق بين مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين بعد

التشاور مع مؤسسات النقل الجوي التي تستثمر كافة الطرق المحددة أو جزء منها، ويتمّ هذا الاتفاق كلما كان ذلك ممكنا، وفقا لإجراءات اتحاد مؤسسات النقل الجوي الدولي لتحديد التعريفات.

3 – تعرض التعريفات المتفق عليها على سلطات الطيران المدني لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وذلك قبل خمسة وأربعين (45) يوما على الأقل من التاريخ المقترح لتطبيقها، ويجوز في حالات خاصّة إنقاص هذه المدّة باتفاق بين السلطات المذكورة.

4 – يمكن الموافقة على التعريفة المشار إليها في الفقرة 2 من هذه المادّة من المؤسسات المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين، وذلك بعد التشاور مع المؤسسات الأخرى العاملة على كل أو جزء من الطريق، ويتم التوصل إلى اتفاق، إذا أمكن، باستخدام النظم المتبعة من قبل الاتحاد للنقل الجوي الدولي حول تحديد التعريفات.

5 – يمكن الموافقة على هذه التعريفات بشكل صريح، وإذا لم تعلن أي من سلطات الطيران عدم موافقتها عليها في غضون ثلاثين (30) يوما من تاريخ عرضها وفقا للفقرة 3 من هذه المادّة، يعتبر ذلك موافقة على هذه التعريفات، ويجوز في أحوال خاصة إنقاص هذه المدّة باتفاق بين السلطات المذكورة. وفي هذه الحالة، فإن أي اعتراض على التعريفات المقترحة يجب أن يتمّ في أقل من ثلاثين (30) يوما.

6 – إذا تعذر الاتفاق على أي تعريفة وفقا للفقرة 2 من هذه المادّة أو إذا أخطرت إحدى سلطات الطيران المدني الأخرى بعدم موافقتها على التعريفة المتّفق عليها بموجب الفقرة 4 من هذه المادّة، فعلى سلطات الطيران المدني لدى كل من الطرفين المتعاقدين إيجاد التعريفة المناسبة بالتفاهم المشترك.

7 – تظل التعريفة التي تحدد، وفقا لأحكام هذه المادّة، سارية المفعول حتى يتمّ تحديد تعريفة جديدة طبقا لأحكام هذه المادّة.

المادّة 10
المعلومات الإحصائية

على مؤسسات النقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بناء على طلبها، بجميع المعلومات الإحصائية عن المؤسسة المعينة والتي يمكن طلبها بصورة عادية لمراقبة الحمولة التي تعرضها المؤسسة المعينة من قبل الطرف المتعاقد الأوّل على الخطوط المتفق عليها، على أن تتضمن هذه الإحصاءات قدر الإمكان المعلومات الضرورية لتحديد مقدار الحركة على هذه الخطوط، وكذلك مصدر الحركة ومقصدها النهائي.

المادّة 11
تحويل فائض الإيرادات

1 – يمنح كل طرف متعاقد مؤسسة / مؤسسات الطرف المتعاقد الآخر الحق في التحويل بالسعر الرسمي للعملة لفائض الإيرادات على المصروفات الجارية في إقليمه والخاصّة بنقل الركاب والبضائع والبريد.

2 – يجري التحويل حسب أنظمة الصرف المعمول بها في إقليم الطرف المتعاقد الذي حصلت فيه هذه الأموال.

3 – في حال وجود اتفاق مدفوعات خاص بين الطرفين المتعاقدين، تخضع عملية التحويل طبقا لنصوص هذا الاتفاق.

المادّة 12
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، بدون تقييد لحقوقهما والتزاماتهما المطلقة بموجب القانون الدولي، يتعهد الطرفان المتعاقدان بالالتزام وبوجه خاص بأحكام الاتفاقية الخاصة بالجرائم وببعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقّعة بطوكيو في 14 سبتمبر سنة 1963 واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقّعة بلاهاي في 16 ديسمبر سنة 1970، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقّعة بمونتريال في 23 سبتمبر سنة 1971 والبروتوكول الخاص بقمع الأفعال غير المشروعة والعنف التي ترتكب في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقّع بمونتريال في 24 فبراير سنة 1988، المكمل لاتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقّعة بمونتريال في 23 سبتمبر سنة 1971.

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

3 – حين يقع 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 الأخرى الملائمة التي تستهدف إنهاء هذه الواقعة أو التهديد بها وذلك بسرعة وأمان.

4 – يتخذ كل طرف متعاقد التدابير التي يراها مناسبة لإبقاء على الأرض الطائرة موضوع الاستيلاء غير المشروع أو أفعال تدخل غير مشروعة أخرى على أرضه، إلاّ إذا ألزم تركها المغادرة قصد حماية حياة الطاقم والركاب.

يتم اتخاذ هذه التدابير، إذا أمكن، في كل مرة عندما تكون الظروف مناسبة، على أساس التشاور المتبادل.

5 – يعمل الطرفان المتعاقدان، في إطار العلاقات المتبادلة بينهما، بأحكام أمن الطيران التي قررتها منظمة الطيران المدني الدولي والمدرجة في ملاحق المعاهدة، بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية المفعول على الطرفين، وعليهما أن يلزما مستغلي الطائرات المسجلة لديهما أو مستغلي الطائرات الذين لهم مركزهم الرّئيسي أو محل إقامتهم الرّئيسي في إقليميهما ومستغلي المطارات الموجودة في إقليميهما بالتصرف وفقا لأحكام أمن الطيران.

6 – يوافق كل طرف متعاقد على إلزام المستغلين المذكورين بمراعاة أحكام الأمن المذكورة في الفقرة 5 أعلاه والتي يطلبها الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليمه أو مغادرته أو أثناء الوجود به.

على كل طرف متعاقد أن يتأكد من فعالية تطبيق التدابير داخل إقليمه لحماية الطائرات وتفتيش الركاب والطاقم والأمتعة والبضائع ومؤونات الطائرات، سواء قبل الصعود أو الشحن أو التفريغ أو أثنائها، وعلى كل طرف متعاقد أن يولي عناية فائقة لأي طلب يقدم من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ التدابير الأمنية المعقولة لمواجهة تهديد خاص متوقع.

7 – إذا أخل أحد الطرفين المتعاقدين بأحكام أمن الطيران، موضوع هذه المادّة، يمكن للطرف المتعاقد الآخر أن يطلب التشاور الفوري مع الطرف المتعاقد المعني، وفي حالة عدم توصل الطرفين المتعاقدين إلى اتفاق مناسب خلال شهر واحد ابتداء من تاريخ هذا الطلب، يعتبر ذلك سببا للرفض أو الإلغاء أو تقييد رخصة استغلال مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي للطرف المتعاقد المعني بالالتزامات. وفي الحالات الاستعجالية المبينة، يمكن أن يتخذ كل من الطرفين المتعاقدين تدابير مؤقتة قبل انتهاء الأجل المذكور.

المادّة 13

السلامة الجوية

1 – يجوز لكل من الطرفين المتعاقدين أن يطلب إجراء مشاورات في أي وقت بشأن القواعد القياسية الخاصّة بالسلامة لدى الطرف المتعاقد الآخر في المجالات المتعلّقة بتجهيزات الطيران وأطقم القيادة والطائرات وتشغيل الطائرات، ويجب أن تتم تلك المشاورات في غضون ثلاثين (30) يوما، ابتداء من تاريخ تقديم هذا الطلب.

2 – إذا وجد أحد الطرفين المتعاقدين، بعد تلك المشاورات، أن الطرف المتعاقد الآخر ليس لديه بالفعل قواعد متعلّقة بالسلامة في المجالات المشار إليها في الفقرة الأولى بحيث تفي بالقواعد القياسية السارية المفعول تبعا للمعاهدة، يجب إبلاغ الطرف المتعاقد الآخر بتلك الاستنتاجات وبالخطوات التي تعتبر ضرورية لاحترام القواعد القياسية الصادرة عن منظمة الطيران المدني الدولي، ويجب على الطرف المتعاقد الآخر، عندئذ، أن يتخذ الإجراءات التصحيحية الملائمة في غضون الآجال المتفق عليها على أن لا يتعدى هذا الأجل خمسة عشر (15) يوما.

3 – عملا بالمادّة 16 من معاهدة الطيران المدني الدولي، يجوز أن تخضع أي طائرة تقوم بتشغيلها مؤسسة طيران تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أو يتم تشغيلها بالنيابة، وتطير من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، للتفتيش من جانب المندوبين المصرح لهم من الطرف المتعاقد الآخر، شريطة ألا يتسبب ذلك في تأخير غير معقول في استغلال الطائرة.

بغض النظر عن الالتزامات المنصوص عليها في المادّة 33 من المعاهدة، فإن الغرض من هذا التفتيش هو التحقق من صحة الوثائق ذات الصلة الخاصّة بالطائرة وإجازات طاقمها واستجابة معدات الطائرة وحالتها إلى القواعد القياسية السارية في ذلك الوقت، عملا بمعاهدة الطيران المدني الدولي.

4 – عندما يتعين اتخاذ إجراءات عاجلة لضمان سلامة تشغيل مؤسسة الطيران، يحتفظ كل طرف متعاقد بحق القيام فورا بتعليق أو تغيير ترخيص التشغيل الممنوح لواحدة أو أكثر من مؤسسة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

5 – يجب التوقف عن اتخاذ أي إجراء من جانب أحد الطرفين المتعاقدين، عملا بالفقرة 4 أعلاه، حال انتهاء السبب الذي دعا إلى اتخاذ تلك الإجراءات.

6 – بالإشارة إلى الفقرة 2 أعلاه، إذا تبيّن أن أحد الطرفين المتعاقدين استمر غير ممتثل لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي بعد انقضاء الآجال المتفق عليها، فينبغي إبلاغ الأمين العامّ للمنظمة. كما ينبغي إبلاغه بقرار لحل الوضعية لاحقا بالرضى أو وديا.

المادّة 14

المشاورات

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

2 – يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب كتابة الدخول في مشاورات تبدأ خلال ستين (60) يوما من تاريخ تسلم الطلب، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على تمديد هذه المدّة.

المادّة 15

التعديل

1 – إذا ارتأى أي من الطرفين المتعاقدين أنه من الضروري تعديل أي نص من نصوص هذا الاتفاق بما في ذلك جدول الطرق الذي يعتبر جزءا لا يتجزأ منه، فعليه أن يطلب عقد اجتماع خلال ستين (60) يوما من تاريخ تسليم الطلب عن طريق تبادل المذكرات بالطرق الدبلوماسية.

2 – إذا كان التعديل متعلّقا بأحكام الاتفاق وليس بجدول الطرق، فإن الموافقة عليه من جانب كل واحد من الطرفين المتعاقدين يجب أن تتم وفقا للإجراءات الدّستورية المعمول بها لدى كل طرف متعاقد.

3 – إذا كان التعديل مقتصرا على جدول الطرق الملحق، فيتم الاتفاق على ذلك بين سلطات الطيران المدني لدى كل من الطرفين المتعاقدين.

المادّة 16

تسوية النزاعات

1 – إذا نشأ نزاع بين الطرفين المتعاقدين يتعلّق بتفسير أو تطبيق الاتفاق وملاحقه، فعليهما أولا محاولة تسويته عن طريق المفاوضات المباشرة بين سلطات الطيران. وإذا تعذر ذلك، فيجب حله بالطرق الدّبلوماسية.

2 – إذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصل إلى تسوية بواسطة المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالة النزاع إلى شخص أو هيئة للفصل فيه. وإذا تعذر ذلك، يجوز عرضه بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين، على هيئة تحكيم مشكلة من ثلاثة محكمين يعيّن كل طرف متعاقد واحدا منهم ويتفق المحكمان المعيّنان على اختيار المحكم الثالث. على كل واحد من الطرفين المتعاقدين أن يعيّن محكمة خلال ستين (60) يوما من تاريخ تسلّم أحد الطرفين المتعاقدين من الطرف المتعاقد الآخر مذكرة بالطرق الدبلوماسية يطلب فيها إحالة النزاع إلى هيئة تحكيم، على أن يتم تعيين العضو الثالث خلال ستين (60) يوما أخرى.

3 – إذا 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 منظمة الطيران المدني الدولي، 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 منظمة الطيران المدني الدولي من جنسية أحد الطرفين المتعاقدين، يطلب من نائب الرئيس ذي جنسية بلد آخر القيام بالتعيين المذكور سابقا.

4 – يتعهد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أي قرار يصدر طبقا لأحكام الفقرة الثانية من هذه المادّة.

5 – يتحمل الطرفان المتعاقدان بالتساوي مصاريف هيئة التحكيم.

المادّة 17

الاعتراف بشهادات الأهلية والإجازات

تعتبر شهادات الملاحة والكفاءة والصلاحية الصادرة أو المجددة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين

والتي لا تزال نافذة المفعول صالحة بالنسبة للطرف المتعاقد الآخر وذلك لاستغلال الخدمات الجوية المعتمدة على الطرق المحددة.

لكل طرف متعاقد الحق في عدم الاعتراف بصلاحية الشهادات الممنوحة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

المادّة 18

تسجيل الاتفاق

يسجل هذا الاتفاق وأية تعديلات تجرى عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادّة 19

الانسجام مع الاتفاقيات المتعددة الأطراف

في حالة إبرام معاهدة أو اتفاقية متعددة الأطراف تتعلق بالنقل الجوي وتسري أحكامها على الطرفين المتعاقدين، يعدل هذا الاتفاق بما يتفق مع أحكام تلك المعاهدة أو الاتفاقية.

المادّة 20

التمثيل والنشاط التجاري لمؤسسات الطيران

1 – يسمح أي من الطرفين المتعاقدين للمؤسسات المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أن يكون لها على أراضي الطرف الآخر موظفين ومسؤولين من إداريين وفنيين للقيام بمتابعة نشاط خدماتها الجوية، وذلك وفقا للقوانين والأنظمة المعمول بها فيما يخص الدخول والإقامة والعمل لدى الطرف المتعاقد الآخر.

2 – يحق للمؤسسة المعينة من قبل كل طرف متعاقد بيع تذاكر النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إما مباشرة أو عن طريق وكلاء. ويحق للمؤسسة المعينة من قبل كل طرف متعاقد أن تبيع لأي شخص ويحق لكل شخص أن يشتري تلك التذاكر بالعملة المحلّية أو أي عملة قابلة للتحويل وفقا للقوانين والأنظمة المعمول بها في كلا البلدين.

المادّة 21

تطبيق القوانين والأنظمة

1 – تطبق قوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بوصول ومغادرة الركاب وطواقم الطائرات والبضائع وبصفة خاصة الأنظمة الخاصة بجوازات السفر والجمارك والنقد المتداول والإجراءات الطبية وإجراءات الحجر الصحي على ما يصل إلى إقليم الطرف المتعاقد أو يغادره من ركاب وطواقم الطائرات والبضائع بواسطة طائرات مؤسسات النقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر.

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

المادّة 22

إنهاء الاتفاق

يجوز 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. 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. إذا 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 23

سريان الاتفاق

1 – يدخل هذا الاتفاق وملحقه حيّز التّنفيذ اعتبارا من تاريخ تبادل وثائق التصديق عليه بعد إتمام الإجراءات الدستورية الخاصة بكل دولة.

2 – يحل هذا الاتفاق لدى سريان مفعوله، محل اتفاق النقل الجوي المعقود بين الجمهورية العربية السورية والجمهورية الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة، الموقّع في الجزائر يوم 28 يوليو سنة 1964.

حرّر بالجزائر يوم السبت 19 شوّال عام 1424 الموافق 13 ديسمبر سنة 2003، من نسختين أصليتين باللّغة العربيّة، ولكل منهما نفس الحجية القانونية.

عن حكومة الجمهورية الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة
وزير النقل
عبد المالك سلال

عن حكومة الجمهوريّة العربيّة السورية
وزير النقل
مكرم عبيد

ملحق الاتفاق

ملحق جدول الطرق أ

1 – الطرق الجوية التي يحق لمؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة التشغيل عليها :

نقاط في الجزائر	النقاط الوسطية	نقاط في سوريا	نقاط فيما وراء
		دمشق حلب	

ملحق جدول الطرق ب

2 – الطرق الجوية التي يحق لمؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة الجمهوريّة العربيّة السورية التشغيل عليها :

نقاط في سوريا	النقاط الوسطية	نقاط في الجزائر	نقاط فيما وراء
		الجزائر وهران	

مراسيم تنظيميّة

مرسوم رئاسي رقم 06 – 115 مؤرّخ في 12 صفر عام 1427 الموافق 12 مارس سنة 2006 ، يتضمن تحويل اعتماد في ميزانية الدولة.

إنّ رئيس الجمهورية،

– بناء على تقرير وزير المالية ،

– وبناء على الدّستور، لا سيّما المادّتان 77 – 6 و125 (الفقرة الأولى) منه،

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

– وبمقتضى القانون رقم 05 – 16 المؤرّخ في29 ذي القعدة عام 1426 الموافق 31 ديسمبر سنة 2005 والمتضمن قانون المالية لسنة 2006،

– وبمقتضى المرسوم الرئاسي المؤرّخ في 25 ذي الحجة عام 1426 الموافق 25 يناير سنة 2006 والمتضمن توزيع الاعتمادات المخصصة لميزانية التكاليف المشتركة من ميزانية التسيير بموجب قانون المالية لسنة 2006،

– وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 06 –29 المؤرّخ في 25 ذي الحجة عام 1426 الموافق 25 يناير سنة 2006 والمتضمن توزيع الاعتمادات المخصصة لوزير الطاقة والمناجم من ميزانية التسيير بموجب قانون المالية لسنة 2006،

– وبمقتضى المرسوم التنفيذي رقم 06 – 51 المؤرّخ في 25 ذي الحجة عام 1426 الموافق 25 يناير سنة 2006 والمتضمن توزيع الاعتمادات المخصصة لوزير التشغيل والتضامن الوطني من ميزانية التسيير بموجب قانون المالية لسنة 2006،

يرسم ما يأتي :

المادّة الأولى : يلغى من ميزانية سنة 2006 اعتماد قدره مليار وثلاثمائة مليون دينار (1.300.000.000 دج) مقيّد في ميزانية التكاليف المشتركة وفي الباب رقم 37–91 "نفقات محتملة – احتياطي مجمّع".

المادّة 2 : يخصص لميزانية سنة 2006 اعتماد قدره مليار وثلاثمائة مليون دينار (1.300.000.000 دج) يقيّد في ميزانيتي تسيير وزارتين وفي الأبواب المبيّنة في الجدول الملحق بهذا المرسوم.