اتّفاقيّات واتّفاقات دوليّة

مرسوم رئاسي رقم 07 – 379 مؤرّخ في 21 ذي القعدة عام 1428 الموافق أول ديسمبر سنة 2007، يتضمّن التصديق على اتفاقية النّقل الجوي بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وحكومة سلطنة عمان، الموقّعة بالجزائر في 10 يناير سنة 2007.

إنّ رئيس الجمهوريّة،

– بناء على تقرير وزير الشؤون الخارجيّة،

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

– وبعد الاطّلاع على اتفاقية النّقل الجوي بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وحكومة سلطنة عمان، الموقّعة بالجزائر في 10 يناير سنة 2007،

يرسم ما يأتي :

المادّة الأولى : يصدّق على اتفاقية النّقل الجوي بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وحكومة سلطنة عمان، الموقّعة بالجزائر في 10 يناير سنة 2007، وتنشر في الجريدة الرّسميّة للجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة.

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

حرّر بالجزائر في 21 ذي القعدة عام 1428 الموافق أول ديسمبر سنة 2007.

عبد العزيز بوتفليقة

اتفاقية النّقل الجوي
بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة
الدّيمقراطيّة الشّعبيّة
وحكومة سلطنة عمان

إن حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وحكومة سلطنة عمان، المشار إليهما فيما يأتي بالطرفين المتعاقدين،

– باعتبارهما طرفين في معاهدة الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع بمدينة شيكاغو في يوم 7 ديسمبر سنة 1944،

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

اتفقتا على ما يأتي :

المادّة الأولى
تعاريف

فيما يتعلّق بتطبيق هذه الاتفاقية، وما 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 تدخل على المعاهدة أو الملاحق طبقا لأحكام المادّتين 90 و94 منها، طالما أن هذه التعديلات أو الملاحق أصبحت سارية المفعول لدى كل من الطرفين المتعاقدين،

ب) تعني عبارة **"سلطات الطيران"** بالنسبة لحكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وزارة النّقل، أو أي شخص أو سلطة مخوّلة لتأدية المهامّ الممارسة حاليا أو مهامّ مماثلة، وبالنسبة لحكومة سلطنة عمان وزير النّقل والاتصالات، أو أي شخص أو سلطة مخوّلة لتأدية المهامّ الممارسة حاليا أو مهامّ مماثلة،

جـ) تعني عبارة **"المؤسسة المعيّنة"** مؤسسة / مؤسسات النّقل الجوي التي يتم تعيينها أو الترخيص لها طبقا لأحكام المادّة 4 من هذه الاتفاقية،

د) تعني كلمة **"إقليم"** بالنسبة لكل دولة المعنى الموضّح لها في المادّة 2 من المعاهدة،

هـ) تكون للعبارات **"خدمة جوية"** و**"خدمات جوية دولية "** و**"مؤسسة نقل جوي"** و**"الهبوط لأغراض غير تجارية"** المعاني المحدّدة لكل منها في المادّة 96 من المعاهدة،

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

ز) تعني كلمة **"السعة"** بالنسبة للخدمة المتفق عليها سعة الطائرة المشغلة في تقديم الخدمة المتفق عليها مضروبة في عددالرحلات التي تقوم بها هذه الطائرة خلال مدة معينة على طريق محدد أو جزء منه،

ح) تعني كلمة **"التعريفة"** الأسعار المتوجب دفعها لقاء النّقل الدولي للركاب والبضائع والشحن والشروط التي تخضع لها هذه الأسعار متضمنة الأسعار والشروط المتعلّقة بالوكالات والخدمات المساعدة الأخرى ولا تتضمّن تعويضات وشروط لقاء نقل البريد،

ط) تعني كلمة **"الاتفاقية"** هذه الاتفاقية وملحقها وأي تعديلات تجرى عليهما،

ي) تعني عبارة **"جداول الطرق"** جدولي الطرق الملحقين بهذه الاتفاقية وأي تعديلات تدخل عليهما حسبما يتفق عليه وفقا لأحكام المادّة 19 من هذه الاتفاقية.

المادّة 2

تطبيق معاهدة الطيران المدني الدولي

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

المادّة 3

منح حقوق النّقل

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

أ) الطيران عبر إقليمه دون هبوط،

ب) الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية.

2 – يمنح كل من الطرفين المتعاقدين للطرف المتعاقد الآخر الحقوق الموضّحة في هذه الاتفاقية لغرض تشغيل خدمات جوية دولية منتظمة على الطرق المبينة في الجزء المخصص لذلك في جداول الطرق الملحقة بهذه الاتفاقية، التي تعتبر جزءا منها، ويطلق على هذه الخدمات والطرق (الخدمات المتفق عليها) و(الطرق المحددة) على التوالي، وتتمتع المؤسسة / المؤسسات المعينة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين، أثناء تشغيلها الخط المتّفق عليه على أي طريق محدّد – بالإضافة إلى الحقوق الموضّحة في الفقرة الأولى من هذه المادّة – بالحقّ في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر وفق النقاط المحدّدة لهذا الطريق في جداول الطرق وذلك لغرض أخذ وإنزال الركاب والبضائع والبريد مجتمعا أو منفصلا.

3 – ليس في مضمون الفقرة 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 الآخر 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 الخدمات الجوية المتّفق عليها على الطرق المحدّدة.

2 – على الطرف المتعاقد الآخر، عند استلامه هذا الإخطار، أن يصدر تراخيص التشغيل اللازمة 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 من قبل الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنه تتوفر لديها الشروط التي تتطلبها القوانين والقواعد التي تطبقها عادة هذه السلطات على تشغيل الخدمات 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 2 من هذه المادّة أو فرض ما يراه ضروريا من شروط على نشاط المؤسسة المعينة عند ممارستها للحقوق المبينة في المادّة 3 من هذه الاتفاقية وذلك في أية حالة لا يقتنع فيها بأن جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة وإدارتها الفعلية 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 الخدمات الجوية المتفق عليها، بشرط أن تكون التعريفات المطبقة وفقا لأحكام المادّة 9 من هذه الاتفاقية سارية المفعول بالنسبة لتلك الخطوط.

المادّة 5

إلغاء أو وقف العمل بتراخيص التشغيل

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

أ) عدم الإقتناع بأن جزءا هاما من ملكية هذه المؤسسة وإدارتها الفعلية ليست في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد رعاياه،

ب) عدم التزام المؤسسة المذكورة بالتقيد بالقوانين والأنظمة المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر الذي منح هذه الحقوق،

جـ) عدم قيام المؤسسة المذكورة بالتشغيل طبقا للشروط المقررة في هذه الاتفاقية.

2 – لا يتم 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 الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى

1 – تعفى الطائرات المشغلة على الطرق الجوية الدولية المتفق عليها بين الطرفين المتعاقدين بواسطة مؤسسة / مؤسسات النّقل 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 / المؤسسات 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.

2 – باستثناء أجور الخدمات التي تقدم إلى الطائرات، يعفى من الرسوم الجمركية والرسوم الأخرى المماثلة ما يأتي :

أ) مؤن الطائرات التي تحمل على متن الطائرة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين للاستهلاك على متنها والمشغلة على الطرق الجوية الدولية للطرف المتعاقد الآخر،

ب) قطع الغيار المستوردة التي تدخل إقليم أي من الطرفين المتعاقدين بغرض صيانة أو إصلاح الطائرات التي تشغلها مؤسسة / مؤسسات النّقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر على الطرق الجوية الدولية المتّفق عليها،

جـ) إمدادات الوقود وزيوت التشحيم التي تزوّد بها الطائرات التي تستخدمها المؤسسة / المؤسسات المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر على طرق جوية دولية حتى ولو كانت تلك الإمدادات ستستخدم في جزء من رحلتها داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر الذي أخذت منه فعلا،

الموادّ المشار إليها في هذه الفقرة والفقرتين (أ، ب) من الممكن إيداعها تحت إشراف ومراقبة السلطات الجمركية.

د) الموادّ الإعلانية والوثائق الخاصّة بالمؤسسة المعينة المذكورة والتي تحمل شعارها المخصصة للتوزيع بدون مقابل،

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

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

3 – لا يمكن إنزال وتفريغ تموينات الوقود وموادّ التشحيم والموادّ التموينية وقطع الغيار الموجودة على متن طائرات مؤسسة أحد الطرفين المتعاقدين المستخدمة في النّقل 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 الخدمات المتفق عليها

يجب أن تتوفر لمؤسسة / مؤسسات النّقل الجوي المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين فرصا عادلة ومتكافئة لاستثمار الخدمات المتفق عليها على الطرق المحدّدة بين إقليميهما.

المادّة 8

رسوم المطارات

يجوز لكل طرف متعاقد أن يفرض أو يسمح بفرض رسوم معقولة وعادلة على الطائرات التابعة للطرف المتعاقد الآخر مقابل استخدام المطارات وغيرها

من التسهيلات الملاحية، بشرط أن لا تكون هذه الرسوم أعلى من الرسوم التي تدفعها مؤسسة / مؤسسات النّقل الجوي التابعة لذلك الطرف المتعاقد والتي تعمل على الطرق الجوية الدولية.

المادّة 9

التعريفات

1 – تحدّد التعريفات التي تتقاضاها مؤسسة / مؤسسات النّقل الجوي 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 والربح المعقول وتعريفات مؤسسات النّقل الجوي الأخرى.

2 – تعتمد التعريفات المشار إليها في الفقرة الأولى من هذه المادّة، كلما أمكن ذلك، بالاتفاق بين مؤسسات النّقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين بعد التشاور مع مؤسسات النّقل الجوي التي تستثمر كافة الطرق المحدّدة أو جزء منها، ويتم هذا الاتفاق كلما كان ذلك ممكنا، وفقا لإجراءات اتحاد النّقل الجوي الدولي لتحديد التعريفات.

3 – تعرض التعريفات المتّفق 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 خاصة إنقاص هذه المدة باتفاق بين السلطات المذكورة.

4 – 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 حالات خاصة إنقاص هذه المدة باتفاق بين السلطات المذكورة. وفي هذه الحالة، فإن أي اعتراض على التعريفات المقترحة يجب أن يتم في أقل من ثلاثين (30) يوما.

5 – إذا تعذّر الاتفاق على أي تعريفة وفقا للفقرة 2 من هذه المادّة أو إذا أخطرت إحدى سلطات الطيران المدني الأخرى بعدم موافقتها على التعريفة المتفق عليها بموجب الفقرة 4 من هذه المادّة، فعلى سلطات الطيران المدني لدى كل من الطرفين المتعاقدين السعي إلى تحديد التعريفة المناسبة بالتفاهم المشترك.

6 – إذا لم تتمكن سلطات الطيران من الاتفاق على أي تعريفة معروضة عليها بموجب الفقرة 5 من هذه المادّة فيجب تسوية الخلاف وفقا للمادّة 18من هذه الاتفاقية.

7 – تظل التعريفة التي تحدّد، وفقا لأحكام هذه المادّة، سارية المفعول حتى يتم تحديد تعريفة جديدة طبقا لأحكام هذه المادّة ومع ذلك لا يجوز استنادا إلى هذه الفقرة تمديد العمل بالتعريفة لأكثر من اثني عشر (12) شهرا بعد التاريخ المحدّد لانتهائها.

المادّة 10

الموافقة على جداول الرحلات

تعرض المؤسسات المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين على سلطات الطيران بالطرف المتعاقد الآخر جداول الرحلات متضمنة طراز الطائرات التي سيتم استخدامها للموافقة عليها وذلك قبل ثلاثين (30) يوما على الأقل من بدء تسيير الخدمات على الطرق المحدّدة. وينطبق ذلك أيضا على أية تغييرات لاحقة. ويجوز إنقاص هذه المدة في حالات خاصة بناء على موافقة السلطات المذكورة.

المادّة 11

المعلومات الإحصائية

على مؤسسات النّقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بناء على طلبها :

1 – بجميع المعلومات الإحصائية عن المؤسسة المعينة والمتعلقة بتشغيل الخدمات المتفق عليها التي يمكن طلبها بصورة عادية لمراقبة الحمولة التي تعرضها المؤسسة المعينة من قبل الطرف المتعاقد الأول على الطرق المتفق عليها، على أن تتضمن هذه الإحصاءات قدر الإمكان المعلومات الضرورية لتحديد مقدار الحركة على هذه الطرق، وكذلك مصدر الحركة ومقصدها النهائي،

2 – بأية معلومات أخرى قد تكون مطلوبة لاقناع تلك السلطات بالمراعاة التامة لاشتراطات هذه الاتفاقية.

المادّة 12

التمثيل والنشاطات التجارية لمؤسسات النقل الجوي

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

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

المادّة 13

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 والخاصة 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 14

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 كل ما يصل إلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين أو يغادره من ركاب وطواقم الطائرات والبضائع بواسطة طائرات مؤسسات النّقل الجوي المعينة من الطرف المتعاقد الآخر.

2 – تطبق القوانين والأنظمة المعمول بها لدى أي من الطرفين المتعاقدين بالنسبة لدخول ومغادرة الطائرات العاملة على الخطوط الجوية الدولية وعلى تشغيل وملاحة الطائرات أثناء تواجد طائرات أحد الطرفين المتعاقدين على إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

3 – تطبق القوانين والأنظمة المعمول بها لدى أي من الطرفين المتعاقدين الخاصة بإدخال الحيوانات والنباتات إلى إقليمه أو إخراجها منه وذلك أثناء دخول طائرات المؤسسات المعينة إقليم ذلك الطرف المتعاقد أو وجودها فيه أو مغادرتها له.

المادّة 15

أمن الطيران

1 – يؤكد الطرفان المتعاقدان، تماشيا مع حقوقهما والتزاماتهما المقرّرة بموجب أحكام القانون الدولي، على التزامهما بحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، لضمان الأمن، بدون تقييد لحقوقهما والتزاماتهما المطلقة بموجب القانون الدولي، ويتعهّد الطرفان المتعاقدان بالالتزام وبوجه خاص بأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقّعة بطوكيو في 14 سبتمبر سنة 1963 ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقّعة بلاهاي في 16 ديسمبر سنة 1970، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقّعة بمونتريال في 23 سبتمبر سنة 1971 والبروتوكول الخاص بقمع أعمال العنف في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقّع بمونتريال في 24 فبراير سنة 1988، المكمّل لمعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقّعة بمونتريال في 23 سبتمبر سنة 1971.

2 – يقدم 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 – 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 الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليميهما ومستغلي المطارات الموجودة في إقليميهما بالتصرف وفقا لأحكام أمن الطيران.

4 – يوافق كل طرف متعاقد على إلزام المستغلين المذكورين بمراعاة أحكام الأمن المذكورة في الفقرة 3 أعلاه والتي يطلبها الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليمه أو مغادرته أو أثناء التواجد به. وعلى 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 أثناءها، وعلى كل طرف متعاقد أن يولي عناية فائقة لأي طلب يقدم من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ التدابير الأمنية المعقولة لمواجهة تهديد خاص متوقّع.

5 – 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 الواقعة أو التهديد بها وذلك بسرعة وأمان.

المادّة 16
السلامة الجوية

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

2 – إذا وجد أحد الطرفين المتعاقدين، بعد تلك المشاورات، أن الطرف المتعاقد الآخر ليس لديه بالفعل قواعد متعلقة 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 المعاهدة، يجوز أن تخضع أي طائرة تقوم بتشغيلها مؤسسة النّقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أو يتم تشغيلها بالنيابة عن تلك المؤسسة، 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 الخاصة بالطائرة وإجازات طاقمها واستجابة معدات الطائرة وحالتها إلى القواعد القياسية السارية في ذلك الوقت، عملا بالمعاهدة.

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 بقي غير ممتثل لمعايير منظمة الطيران المدني الدولي بعد انقضاء فترة اتخاذ الإجراءات التصحيحية، فينبغي إبلاغ الأمين العامّ للمنظمة بذلك، كما ينبغي إبلاغه عند إيجاد حل مرض للوضع لاحقا.

المادّة 17
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 هذه الاتفاقية والتقيّد بها بصورة فعالة.

2 – يمكن لأي من الطرفين المتعاقدين أن يطلب كتابة الدخول في مشاورات تبدأ خلال ستين (60) يوما من تاريخ تسلّم الطلب، ما لم يتّفق الطرفان المتعاقدان على تمديد هذه الفترة، ويمكن أن تتم تلك المشاورات عن طريق تبادل المراسلات.

المادّة 18
تسوية النزاعات

1 – إذا نشأ نزاع بين الطرفين المتعاقدين يتعلّق بتفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية وملاحقها، 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 مشكّلة من ثلاثة (3) محكّمين، يعيّن كل طرف متعاقد واحدا منهم ويتفق المحكّمان المعيّنان على اختيار المحكّم الثالث.

على كل واحد من الطرفين المتعاقدين أن يعيّن محكّما خلال ستين (60) يوما من تاريخ تسلّم أحد الطرفين المتعاقدين من الطرف المتعاقد الآخر مذكّرة بالطرق الدّبلوماسية يطلب فيها إحالة النزاع إلى هيئة تحكيم، على أن يتمّ تعيين المحكّم الثالث خلال ستين (60) يوما أخرى.

3 – إذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين المحكّم الخاص به خلال الفترة المحدّدة أو إذا لم يتم تعيين المحكّم الثالث في الفترة المحدّدة أيضا، فلرئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين، القيام بتعيين محكّم أو محكّمين على حسب ما تقتضيه الحالة، ويجب في مثل هذه الحالة، أن يكون المحكّم 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 – يتعهّد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أي قرار يصدر طبقا لأحكام الفقرة 2 من هذه الاتفاقية.

5– يتحمّل الطرفان المتعاقدان بالتساوي مصاريف هيئة التحكيم.

المادّة 19

التعديلات

1 – إذا ارتأى أي من الطرفين المتعاقدين أنه من الضروري تعديل أي نص من نصوص هذه الاتفاقية بما في ذلك جداول الطرق، فعليه أن يطلب إجراء مشاورات وفقا لأحكام المادّة 17 من هذه الاتفاقية.

2 – إذا كان التعديل متعلّقا بأحكام الاتفاقية وليس بجداول الطرق، فان الموافقة عليه من جانب كل من الطرفين المتعاقدين يجب أن تتم وفقا للإجراءات القانونية / الدّستورية المعمول بها لدى كل طرف متعاقد.

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

المادّة 20

الاتفاقيات المتعددة الأطراف

في حالة إبرام معاهدة أو اتفاقية متعددة الأطراف تتعلق بالنّقل الجوي ويصبح الطرفان المتعاقدان طرفين فيها، فإنه يجب تعديل هذه الاتفاقية بما يتوافق مع أحكام تلك المعاهدة أو الاتفاقية.

المادّة 21

تسجيل الاتفاقية

تسجل هذه الاتفاقية وأية تعديلات تجرى عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادّة 22

إنهاء الاتفاقية

يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت برغبته في إنهاء هذه الاتفاقية، على أن يبلغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي. وفي هذه الحالة، ينتهي العمل بهذه الاتفاقية 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 23

سريان الاتفاقية

1 – يصدّق على هذه الاتفاقية كل من الطرفين المتعاقدين وفقا للإجراءات القانونية / الدّستورية المعمول بها في بلد كل منهما.

2 – يخطر الطرفان المتعاقدان كل منهما الآخر بالطرق الدّبلوماسية بإتمام إجراءات المصادقة وتدخل هذه الاتفاقية حيّز التّنفيذ اعتبارا من تاريخ استلام آخر إخطار.

وإثباتا لذلك، فإنّ الموفضّين بالتوقيع أدناه، بناء على التفويض المعطى لكل منهما من قبل حكومته، قد وقّعا على هذه الاتفاقية.

وقّعت هذه الاتفاقية في مدينة الجزائر في يوم الأربعاء بتاريخ 21 ذي الحجّة عام 1427 الموافق 10 يناير سنة 2007، من نسختين أصليتين باللّغة العربيّة، ولكل منهما نفس الحجّية القانونية.

عن حكومة	عن حكومة
الجمهورية الجزائرية	سلطنة عمان
الديمقراطية الشعبية	وكيل وزارة النقل
الأمين العام	والاتصالات
لوزارة النقل	لشؤون الطيران المدني
محمّد عوالي	محمّد بن صخر العامري

الملحق

جدول الطرق (أ)

1 – الطرق الجوية التي يحق لمؤسسة / مؤسسات النّقل الجوي المعيّنة من قبل حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة استغلالها :

من الجزائر	النقاط الوسطية	إلى	نقاط فيما وراء
(1)	(2)	(3)	(4)
نقاط في الجزائر	دبي القاهرة دمشق عمان	مسقط صلالة	نقطتان تحددان فيما بعد

2 – للمؤسسة المعيّنة من قبل حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة الحق في إلغاء الهبوط، خلال جميع أو أي من رحلاتها، في أي من النقاط المذكورة في العمودين (2) و(4) أعلاه، شريطة أن تبدأ الخدمات المتّفق عليها على هذه الطرق من نقطة في العمود رقم (1).

جدول الطرق (ب)

1 – الطرق الجوية التي يحق لمؤسسة / مؤسسات النّقل الجوي المعيّنة من قبل حكومة سلطنة عمان التشغيل عليها :

من عمان	النقاط الوسطية	إلى	نقاط فيما وراء
(1)	(2)	(3)	(4)
نقاط في عمان	دبي جدة القاهرة تونس	الجزائر وهران	نقطتان تحددان فيما بعد

2 – للمؤسسة المعيّنة من قبل حكومة سلطنة عمان الحق في إلغاد الهبوط، خلال جميع أو أي من رحلاتها، في أي من النقاط المذكورة في العمودين (2) و(4) أعلاه، شريطة أن تبدأ الخدمات المتّفق عليها على هذه الطرق من نقطة في العمود رقم (1).