اتّفاقيات واتّفاقات دوليّة

مرسوم رئاسيّ رقم 07 – 96 مؤرّخ في 29 صفر عام 1428 الموافق 19 مارس سنة 2007، يتضمّن التّصديق على اتفاق النّقل الجوي بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وحكومة الجمهوريّة اليمنيّة، الموقّع بالجزائر في 20 ذي القعدة عام 1422 الموافق 3 فبراير سنة 2002.

إنّ رئيس الجمهورية،

– 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 الجمهوريّة اليمنيّة، الموقّع بالجزائر في 20 ذي القعدة عام 1422 الموافق 3 فبراير سنة 2002،

يرسم ما يأتي :

المادّة الأولى : يصدّق على اتفاق النّقل الجوي بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وحكومة الجمهوريّة اليمنيّة، الموقّع بالجزائر في 20 ذي القعدة عام 1422 الموافق 3 فبراير سنة 2002، وينشر في الجريدة الرّسميّة للجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة.

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

حرّر بالجزائر في 29 صفر عام 1428 الموافق 19 مارس سنة 2007.

عبد العزيز بوتفليقة

اتفاق نقل جوي
بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة
الدّيمقراطيّة الشّعبيّة
وحكومة الجمهوريّة اليمنية

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

– رغبة منهما في تطوير النّقل الجوي بين الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة والجمهوريّة اليمنيّة،

– وتوثيقا لأواصر التعاون الدولي في هذا الميدان إلى أقصى حد ممكن،

– ووفقا لمبادىء وأحكام المعاهدة الخاصة بالطيران المدني الدولي المعدة 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 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 النّقل (مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية) أو أي شخص أو سلطة مخوّلة لتأدية المهام الممارسة حاليا، وبالنسبة لحكومة الجمهوريّة اليمنية (الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد) أو أي شخص يعهد إليه القيام بوظائف مماثلة،

جـ) تعني عبارة **"المؤسسة المعيّنة"** مؤسّسة / مؤسسات النّقل الجوي التي يتم تعيينها والترخيص بها طبقا لأحكام المادّة الرابعة من هذا الاتفاق،

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

هـ) **"خط جوي"** و**"خط جوي دولي"** 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" "الطرق المحددة"** تعني الخطوط الدولية المنتظمة والطرق المحددة في هذا الاتفاق،

ط) **"الاتفاق"** : ويقصد به هذا الاتفاق وملحقه وأي تعديلات تجري عليهما.

المادّة 2

تطبيق معاهدة الطيران المدني الدولي (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 ملاحقها طالما هذه الأحكام مطبقة على الخدمات الجوية الدولية.

المادّة 3

منح حقوق النّقل

1 – يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف الآخر الحقوق التالية فيما يتعلّق بتشغيل خطوطه الجوية الدولية المنتظمة :

أ) الطيران عبر إقليمه دون هبوط،

ب) الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية.

2 – يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر الحقوق الموضحة في هذا الاتفاق لغرض إنشاء خطوط جوية دولية منتظمة على الطريق المبيّنة 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 المعيّنة من جانب كل من الطرفين المتعاقدين أثناء تشغيلها خط متفق عليه على أي طريق محدد بالحق في الهبوط في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المحددة لهذا الطريق في جدول الطرق الجوية الملحق بهذا الاتفاق وذلك لغرض أخذ وإنزال (ركاب، بضائع، بريد) جملة أو تجزئة.

3 – ليس في نص الفقرة 2 من هذه المادّة ما يمكن تفسيره على أنه يمنح المؤسسة / المؤسسات المعيّنة 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 المعيّنة من قبل أحد الأطراف المتعاقدة من تشغيل خدمة على طرقها العادية وذلك بسبب الصراع المسلح، الاضطرابات السياسية أو تطورات الظروف الخاصة لتسهيل التشغيل المستمر لمثل هذه الخدمة وذلك من خلال إعادة الترتيبات الطارئة والمناسبة لهذه الطرق.

المادّة 4

تعيين المؤسسات

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

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

3 – يجوز لسلطة الطيران لدى أي من الطرفين المتعاقدين أن تطلب من المؤسسة / المؤسسات المعيّنة من الطرف المتعاقد الآخر إثبات أنه يتوفر فيها الشروط التي تتطلبها القوانين والقواعد التي تطبقها عادة هذه السلطات على تشغيل الخطوط الجوية الدولية وبشرط أن تكون هذه القوانين والقواعد متّفقة مع أحكام المعاهدة.

4 – يحتفظ كل 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 المعيّنة عند ممارستها للحقوق المبيّنة في المادّة 3 من الاتفاق وذلك في أية حالة لا يقتنع أحد الطرفين المتعاقدين بأن جزءا من ملكية هذه المؤسسة وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الآخر الذي عيّنها أو في يد رعاياه.

5 – يجوز للمؤسسة / المؤسسات المعيّنة الصادر لها ترخيص التشغيل على هذا النحو أن تبدأ في أي

وقت تشغيل الخطوط الجوية المتّفق عليها بشرط أن تكون التعريفات المطبقة وفقا لأحكام المادّة 9 من هذا الاتفاق سارية المفعول بالنسبة لتلك الخطوط.

6 – تتمتع المؤسسة المعيّنة 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 النّقل الجوي المعيّنة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عن ممارسة الحقوق المحددة في المادّة 3 من هذا الاتفاق أو فرض ما يراه ضروريا من شروط على ممارسة هذه الحقوق وذلك في الحالات الآتية :

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

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

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

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

المادّة 6

الإعفاء من الضرائب الجمركية وغيرها

1 – تعفى الطائرات المستعملة على الخطوط الدولية بواسطة مؤسسة / مؤسسات النّقل المعيّنة 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 على متن طائرات تلك المؤسسة / المؤسسات من جميع الضرائب الجمركية وأية ضرائب أو رسوم أخرى مماثلة في إقليم الطرف المتعاقد 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 الدولية للطرف المتعاقد الآخر،

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

جـ) إمدادات الوقود وزيوت التشحيم التي تزوّد بها الطائرات التي تستعملها المؤسسة / المؤسسات المعيّنة من قبل الطرف المتعاقد الآخر على خطوط دولية حتى لو كانت تلك الإمدادات ستستخدم في جزء من رحلتها الذي يتم داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر الذي أخذت منه فعلا،

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

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

و) البضائع والأمتعة العابرة والمحمولة بواسطة إحدى طائرات المؤسسة المعيّنة والعاملة على الخطوط الدولية والموادّ المشار إليها في الفقرات (أ، ب، ج) من الممكن إيداعها تحت إشراف ومراقبة سلطات الجمارك.

3 – لا يمكن إنزال وتفريغ الأجهزة العادية وكذلك تموينات الوقود وموادّ التشحيم والموادّ التموينية وقطع الغيار الموجودة على متن طائرة مؤسسة أحد الطرفين المتعاقدين والمستخدمة في الحركة الجوية الدولية 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 – يتعيّن على المؤسسات المعيّنة والتي تقوم بتشغيل إحدى الطرق المبيّنة في الملحق المرفق وضع معامل مناسب يتماشى مع احتياجات الحركة الجوية الدولية للركاب والشحن والبريد من وإلى إقليم أحد الطرفين المتعاقدين باتجاه إقليم الطرف الآخر.

2 – يجوز للمؤسسة / المؤسسات المعيّنة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وفي حدود الحجم الكلي 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 الاعتبار الخدمات المحلّية والإقليمية.

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

4 – يوضع ما اتفق عليه بين المؤسسات المعيّنة للمصادقة عليه من قبل سلطات الطيران المدني المختصّة لدى الطرفين المتعاقدين قبل ثلاثين (30) يوما من تاريخ تطبيقه، وفي الحالات الخاصّة يمكن إنقاص هذه المدة على أن توافق هذه السلطات على ذلك.

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

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

المادّة 8

رسوم المطارات

يجوز لكل 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 مؤسسة / مؤسسات النّقل الجوي التابعة لذلك الطرف والتي تعمل على الخطوط الجوية الدولية.

المادّة 9

التعريفات

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 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 وتعرفات مؤسسات النّقل الأخرى.

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

3 – تعرض التعرفات المتّفق عليها على سلطات الطيران لدى كل 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 المؤسسات المعيّنة من قبل الطرفين المتعاقدين، وذلك بعد التشاور مع المؤسسات الأخرى العاملة على كل أو جزء من الطريق، ويتم التوصل إلى هذا الاتفاق إذا أمكن باستخدام النظم المتبعة من قبل الاتحاد الدولي للنقل الجوي 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 3 من هذه المادّة، تعتبر تلك التعرفات موافقا عليها، ويجوز في أحوال خاصة إنقاص هذه المدّة باتفاق بين السلطات المذكورة، وفي هذه الحالة فإن أي اعتراض على التعرفات المقترحة يجب أن يتم في أقل من ثلاثين (30) يوما.

6 – إذا تعذّر الاتفاق على أي تعرفة وفقا للفقرة 2 من هذه المادّة أو إذا أخطرت إحدى سلطات الطيران المدني بعدم موافقتها على التعرفة المتفق عليها بموجب الفقرة 4 من هذه المادّة، فعلى سلطات الطيران المدني لدى كل من الطرفين المتعاقدين إيجاد التعرفة المناسبة بالتفاهم المشترك.

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

المادّة 10

المعلومات الإحصائية

على مؤسسات النّقل الجوي التابعة لأي من الطرفين المتعاقدين أن تزوّد سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناء على طلبها بجميع المعلومات الإحصائية عن المؤسسة المعيّنة والتي يمكن طلبها بصورة عادية لمراقبة الحمولة التي تعرضها المؤسسة 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 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.

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 – يؤكد الطرفان المتعاقدان تماشيا مع حقوقهما والتزاماتهما المقررة بموجب أحكام القانون الدولي، أن التزامهما بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، يشكل جزءا لا يتجزأ من هذا الاتفاق وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يتعهد الطرفان بالالتزام بوجه خاص بأحكام الاتفاقية الخاصة بالجرائم 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 منتريال في 23 سبتمبر سنة 1971.

2 – يتعهد كل من الطرفين المتعاقدين بأن يقدم للطرف المتعاقد الآخر 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 ومرافق الملاحة الجوية ومنع أي تهديد آخر ضد سلامة الطيران المدني.

3 – يتعهد الطرفان المتعاقدان في العلاقات المتبادلة بينها بالعمل وفقا لأحكام أمن الطيران التي قررتها المنظمة الدولية للطيران المدني والمدرجة في ملاحق المعاهدة بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية المفعول على الطرفين، وعليهما أن يلزما مستثمري الطائرات المسجلة لديها أو المستثمرين الذين يكون مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليميهما ومستثمري المطارات الموجودة في إقليميهما بالتصرف وفقا لأحكام أمن الطيران المذكورة.

4 – يوافق كل طرف متعاقد على إلزام المستثمرين المذكورين بمراعاة أحكام الأمن المشار إليها في الفقرة 3 من هذه المادّة التي يطلبها الطرف الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليم أو مغادرته أو أثناء الوجود فيه وعلى كل طرف متعاقد أن يتأكد من فعالية الإجراءات داخل إقليمه لحماية الطائرات وتفتيش الركاب والطاقم والأمتعة المحمولة والحقائب والبضائع ومستودعات الطائرات سواء قبل الصعود أو الشحن والتفريغ أو أثناءهما وعلى كل طرف متعاقد أن يولي عناية فائقة لأي طلب يقدم من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ إجراءات أمنية خاصة لمواجهة تهديد متوقع.

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

6 – إذا نشأ خلاف حول تطبيق الإجراءات الخاصة 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 كل من الطرفين المتعاقدين بالتشاور

فيما بينهما من وقت لآخر وذلك بغرض التأكد من تنفيذ أحكام وملاحق هذا الاتفاق والتقيّد بها بصورة مرضية.

2 – 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 مد هذه المدّة.

المادّة 14

التعديل

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

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

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

المادّة 15

تسوية المنازعات

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

2 – إذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصل إلى تسوية بواسطة المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالة الخلاف إلى شخص أو هيئة للفصل فيه، وإذا تعذر ذلك جاز عرض الخلاف بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين على هيئة تحكيم مشكّلة من ثلاثة (3) محكّمين يعيّن كل طرف متعاقد واحدا منهم ويتفق المحكّمان المعيّنان على اختيار المحكّم الثالث، وعلى كل من الطرفين المتعاقدين أن يعيّن مُحكما خلال ستين (60) يوما من تاريخ تسلم أحد الطرفين المتعاقدين من الطرف المتعاقد الآخر مذكرة بالطرق الدّبلوماسية يطلب فيها إحالة الخلاف إلى هيئة تحكيم، على أن يتم تعيين العضو الثالث خلال ستين (60) يوما أخرى.

إذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين المُحكّم الخاص به خلال الفترة المحدّدة أو إذا لم يتم تعيين المُحكّم الثالث في الفترة المحدّدة أيضا، فلرئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين القيام بتعيين مُحكّم أو مُحكّمين على حسب ما تقتضيه الحالة.

ويجب في مثل هذه الحالة أن يكون المُحكّم الثالث من مواطني دولة ثالثة وأن يرأس هيئة التحكيم.

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

3 – يتعهّد الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أي قرار يصدر طبقا لأحكام الفقرة 2 من هذه المادّة.

4 – يتحمل الطرفان المتعاقدان بالتساوي مصاريف هيئة التحكيم.

المادّة 16

الاعتراف بشهادات الأهلية والإجازات

1 – يعترف كل من الطرفين المتعاقدين بشهادات صلاحية الطائرات للطيران وشهادات الأهلية لأفراد طاقم الطائرة، الإجازات، وجميع المستندات التي يصدرها أو يتعهدها الطرف المتعاقد الآخر.

2 – لكل طرف متعاقد الحق بعدم الاعتراف بصلاحية الشهادات الممنوحة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر.

المادّة 17

تسجيل الاتفاق

يسجل هذا الاتفاق وملحقه وأية تعديلات تجرى عليهما لدى المنظمة الدولية للطيران المدني.

المادّة 18

الانسجام مع الاتفاقيات المتعدّدة الأطراف

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

المادّة 19

التمثيل والنشاط التّجاري لشركات الطيران

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

2 – يحق للمؤسسة المعيّنة من قبل كل طرف متعاقد بيع وثائق النّقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إمّا مباشرة أو عن طريق وكلاء. ويحق للمؤسسة المعيّنة من قبل كل طرف متعاقد أن تبيع لأي شخص ويحق لكل شخص أن يشتري تلك الوثائق بالعملة المحلّية أو أي عملة قابلة للتحويل إلى عملات أخرى وفقا للقوانين والأنظمة المعمول بها في كلا البلدين.

المادّة 20

تطبيق القوانين والأنظمة

1 – تطبق قوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين بوصول ومغادرة الركاب وأطقم الطائرات والبضائع وبصفة خاصة الأنظمة الخاصة بجوازات السفر والجمارك والنقد المتداول والإجراءات وإجراءات الحجز الصحي على ما يفد إلى إقليم الطرف المتعاقد أو يغادر من ركاب وأطقم طائرات وبضائع بواسطة طائرات مؤسسات النّقل الجوي المعيّنة من الطرف الآخر.

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

3 – يحق للسلطات المختصة لكل من الطرفين المتعاقدين القيام بتفتيش طائرات الطرف الآخر عند هبوطها أو مغادرتها وكذلك فحص الشهادات والوثائق المحدّدة في الاتفاق بدون أي تأخير غير مبرر.

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

المادّة 22

سريان الاتفاق

يدخل هذا الاتفاق حيّز التّنفيذ ابتداء من تاريخ آخر إشعار يتبادله الطرفان كتابيا عبر القناة الدّبلوماسية بإتمام الإجراءات الدّستورية اللاّزمة لتنفيذ هذا الاتفاق.

حرّر ووقّع هذا الاتفاق بالجزائر بتاريخ 20 ذي القعدة عام 1422 الموافق 3 فبراير سنة 2002، من نسختين أصليتين باللّغة العربيّة، ولكل منهما حجية قانونية متساوية، وسلمت لكل طرف نسخة واحدة للعمل بها.

عن حكومة
الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة

الأستاذ عمار صخري

وزير التعليم العالي والبحث العلمي

عن حكومة
الجمهوريّة اليمنية

الأستاذ محمد عبد اللّه البطاني

وزير التعليم الفني والتدريب المهني