مرسوم رئاسيّ رقم 11–434 مؤرّخ في 16 محرّم عام 1433 الموافق 11 ديسمبر سنة 2011، يتضمّن التصديق على اتفاق تنظيم الخدمات الجوية، بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وحكومة دولة الكويت، الموقّع في الكويت بتاريخ 2 يونيو سنة 2010.

إنّ رئيس الجمهوريّة،

– بناء على تقرير وزير الشؤون الخارجيّة،

– وبناء على الدّستور، لا سيّما المادّة 77–11 منه،

– وبعد الاطّلاع على اتفاق تنظيم الخدمات الجوية، بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وحكومة دولة الكويت، الموقّع في الكويت بتاريخ 2 يونيو سنة 2010،

يرسم ما يأتي :

المادّة الأولى : يصدق على اتفاق تنظيم الخدمات الجوية، بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وحكومة دولة الكويت، الموقّع في الكويت بتاريخ 2 يونيو سنة 2010، وينشر في الجريدة الرّسميّة للجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة.

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

حرّر بالجزائر في 16 محرّم عام 1433 الموافق 11 ديسمبر سنة 2011.

عبد العزيز بوتفليقة

اتفاق تنظيم الخدمات الجوية بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وحكومة دولة الكويت

إن حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وحكومة دولة الكويت المسميتين فيما بعد بـ"الطرفين المتعاقدين".

راغبتين في تنشيط وتنمية الخدمات الجوية بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية ودولة الكويت وإنماء التعاون الدولي في هذا المجال إلى أقصى حد مستطاع.

وراغبتين في أن تطبق على هذه الخدمات مبادىء وأحكام معاهدة الطيران المدني الدولي والاتفاق الدولي لعبور الخطوط الجوية اللذين عرضتا للتوقيع في شيكاغو في اليوم السابع من ديسمبر سنة 1944،

فقد اتفقتا على ما يأتي :

المادّة الأولى
التعاريف

فيما يتعلق بتطبيق هذا الاتفاق وما لم يقتض سياق النص معنى آخر :

أ) "**المعاهدة**" تعني معاهدة الطيران المدني الدولي التي عرضت للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر سنة 1944 بما في ذلك أي ملحق أقر تحت المادّة 90 من هذه المعاهدة وأي تعديلات أدخلت على الملاحق أو المعاهدة وفقا للمادتين 90 و94 طالما أن هذه الملاحق والتعديلات قد تم اعتمادها من قبل الطرفين المتعاقدين،

ب) "**الاتفاق**" يعني هذا الاتفاق والملحق المرفق به وأي تعديلات يتم إدخالها على الاتفاق أو الملحق،

ج) "**سلطات الطيران**" تعني بالنسبة إلى الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وزارة النقل، مديرية الطيران المدني والأرصاد الجوية، بالنسبة إلى دولة الكويت الإدارة العامة للطيران المدني، أو بالنسبة لكليهما أي شخص آخر أو جهة يعهد إليها القيام بالمهام التي تمارسها هذه السلطات حاليا،

د) "**مؤسسة / مؤسسات نقل جوي معينة**" تعني أي مؤسسة نقل جوي يقوم أحد الطرفين المتعاقدين بتعيينها كتابة لدى الطرف المتعاقد الآخر طبقا للمادّة 3 من هذا الاتفاق كمؤسسة النقل الجوي التي يحق لها تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة وفقا للمادة 2 من هذا الاتفاق.

هـ) "**إقليم**"، "**خدمة جوية**"، "**خدمة جوية دولية**"، "**مؤسسة نقل جوي**" و"**هبوط لأغراض غير تجارية**" لأغراض هذا الاتفاق، كل هذه العبارات تفسر بالمعاني المحددة لها في المادتين (2) و(96) من المعاهدة،

و) "**السعة**" تعني :

1 – بالنسبة للطائرة، الحمولة المتوفرة على هذه الطائرة بأجر على طريق ما أو على جزء منه.

2 – بالنسبة لخدمة جوية معينة، سعة الطائرة المستخدمة في هذه الخدمة مضروبة في عدد الرحلات التي تقوم بتشغيلها هذه الطائرة خلال فترة معينة على طريق ما أو جزء منه.

ز) "**تعرفة**" تعني الأسعار التي تدفع لنقل الركاب والأمتعة والبضائع وشروط تطبيق هذه

الأسعار بما في ذلك الأسعار والشروط المتعلقة بالوكالات وغيرها من الخدمات الإضافية باستثناء أي أجور وشروط تتعلق بنقل البريد،

ح) "**الجدول**" يعني جدول الطرق الملحق بهذا الاتفاق، أو كما يتم تعديله طبقا لأحكام الفقرة (3) من المادة 16 من هذا الاتفاق. ويشكل الجدول جزءا لا يتجزأ من هذا الاتفاق وكل إشارة إلى هذا الاتفاق تعتبر ضمنا إشارة إلى الجدول ما لم ينص على خلاف ذلك في هذا الاتفاق،

ط) "**أجور المستخدمين**" تعني الأجر الذي يطبق على مؤسسات النقل الجوي نظير استخدامها لمرافق أو تسهيلات المطار والملاحة الجوية وأمن الطيران،

ي) "**القوانين واللوائح والنظم**"، "**المواطنون**"، "**مؤسسات**" لأغراض تطبيق هذا الاتفاق تعني على التوالي "إقليم الدولة"، "قوانين ولوائح ونظم الدولة"، "مواطنو الدولة"، "مؤسسات الدولة".

المادّة 2
منح الحقوق والامتيازات

1 – يمنح كل طرف متعاقد الطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في هذا الاتفاق لتمكين مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبله من إنشاء وتشغيل خدمات جوية دولية على الطرق المحددة في القسم الخاص بها في الجدول (والمسماة فيما بعد "الخدمات المتفق عليها" و"الطرق المحددة" على التوالي).

2 – مع مراعاة أحكام هذا الاتفاق تتمتع مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد عند تشغيلها خدمة متفق عليها على طريق محدد بالامتيازات الآتية :

أ) الطيران دون هبوط عبر إقليم الطرف المتعاقد الآخر،

ب) التوقف لأغراض غير تجارية في الإقليم المذكور، و

ج) التوقف في الإقليم المذكور في النقطة أو النقاط المحددة لذلك الطريق في الجدول وذلك بغرض إنزال وأخذ حركة دولية من ركاب وبريد وبضائع.

3 – ليس في الفقرة (1) من هذه المادة ما يمنح مؤسسة / مؤسسات نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين الحق في أخذ ركاب وبضائع وبريد من إقليم الطرف المتعاقد الآخر ونقلهم إلى نقطة أخرى فيه مقابل مكافأة أو أجر.

المادّة 3
التعيين والتصريح

1 – يبدأ تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة في أي وقت بشرط :

أ) أن يكون الطرف المتعاقد الذي منحت إليه الحقوق المبينة في المادة 2 من هذا الاتفاق قد قام بتعيين مؤسسة نقل جوي واحدة أو أكثر كتابة، و

ب) أن يكون الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق قد أصدر تصريحا لمؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة بمباشرة الخدمات الجوية.

2 – يصدر الطرف المتعاقد الذي منح هذه الحقوق، بدون تأخير لا مبرر له، التصريح المذكور لتشغيل الخدمات المتفق عليها مع مراعاة أحكام الفقرتين (3) و(4) من هذه المادة شريطة أن تكون التعرفة الخاصة بالخدمات المتفق عليها قد تم تحديدها طبقا لأحكام المادة 13 من هذا الاتفاق.

3 – يجوز أن يطلب من مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي طرف متعاقد أن تقدم للطرف المتعاقد الآخر ما يثبت أنه تتوافر فيها الشروط التي تنص عليها القوانين واللوائح التي يطبقها بصورة عادية ومعقولة هذا الطرف المتعاقد لتشغيل خدمات جوية دولية وفقا لأحكام المعاهدة.

4 – يجوز لكل طرف متعاقد وقف مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر من التمتع بممارسة الحقوق المبينة في المادة 2 من هذا الاتفاق إذا عجزت هذه المؤسسة / المؤسسات عند الطلب عن إثبات أن جزءا مهما من ملكيتها وإدارتها الفعلية في يد الطرف المتعاقد الذي عينها أو في يد رعاياه أو مؤسساته.

المادّة 4
الإلغاء والتقييد وفرض الشروط

1 – لكل طرف متعاقد الحق في وقف مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عن التمتع بالامتيازات المبينة في المادة 2 من هذا الاتفاق أو فرض ما يراه ضروريا من شروط على تمتعها بهذه الامتيازات وذلك في حالة تقصيرها في اتباع قوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الذي منح هذه الامتيازات، أو في حالة عدم تشغيلها طبقا للشروط المقررة في هذا

الاتفاق، بشرط ألا يستخدم هذا الحق إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر وطبقا للمادة 16 من هذا الاتفاق، ما لم يكن الإيقاف الفوري عن العمل أو فرض الشروط ضروريا لمنع الاستمرار في انتهاك القوانين واللوائح، أو لغرض تأمين سلامة الطيران.

2 – في حالة اتخاذ إجراء من قبل أحد الطرفين المتعاقدين طبقا لأحكام هذه المادة، فإن الحقوق الأخرى لكل من الطرفين المتعاقدين لا تتأثر.

المادّة 5

رسوم المطارات والتسهيلات

يجوز لكل من الطرفين المتعاقدين فرض و/ أو السماح بفرض رسوم عادلة ومعقولة نظير استخدام المطارات والتسهيلات الأخرى التي تقع تحت إدارته.

ويجب ألا تزيد الرسوم التي تفرض في إقليم أي من الطرفين المتعاقدين على طائرات مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر لقاء استخدام المطارات وتسهيلات الطيران الأخرى عن تلك المفروضة على طائرات مؤسسة النقل الجوي الوطنية العاملة في خدمات جوية دولية مماثلة.

المادّة 6

الإعفاء من الضرائب والرسوم الجمركية والفرائض الأخرى

1 – تعفى الطائرات العاملة في الخدمات الدولية التابعة لمؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وكذلك معداتها المعتادة وقطع الغيار وكميات الوقود وزيوت التشحيم وخزانات الطائرة (التي تحتوي على الأطعمة والمشروبات والسجائر) الموجودة على متنها من كافة الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وأية فرائض أو ضرائب أخرى عند وصولها إقليم الطرف المتعاقد الآخر، بشرط أن تبقى هذه المعدات والمؤن على متن الطائرة حتى وقت رحيلها بها.

2 – تعفى تجهيزات الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والمعدات المعتادة وخزانات الطائرة التي يتم إدخالها إقليم كل طرف متعاقد بواسطة أو نيابة عن مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أو تزود بها الطائرة التي تشغلها هذه المؤسسة / المؤسسات لغرض استخدامها في تشغيلها لخدمات جوية دولية من كافة الرسوم والفرائض الوطنية بما في ذلك الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش المفروضة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر حتى ولو كانت هذه التجهيزات سوف تستخدم في جزء من رحلاتها فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي تتزود الطائرة فيه بهذه التجهيزات. ويمكن طلب إبقاء المواد المشار إليها أعلاه تحت إشراف أو رقابة سلطات الجمارك.

3 – يجوز إنزال معدات الطيران المعتادة وقطع الغيار وخزانات الطائرة وكذلك كميات الوقود وزيوت التشحيم الموجودة على متن طائرة أي من الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر بعد موافقة سلطات الجمارك في هذا الإقليم، ولهذه السلطات أن تطلب وضع هذه المواد تحت إشرافها إلى حين إعادة تصديرها أو التصرف فيها طبقا لأنظمة الجمارك.

4 – تعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وأية رسوم أو ضرائب أخرى الممتلكات المنقولة الخاصة بمؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين مثل المعدات المكتبية، السيارات، القرطاسية، وثائق السفر بما في ذلك تذاكر السفر، وبوالص الشحن ومواد الدعاية والهدايا التي يتم ادخالها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

5 – لتفادي الازدواج الضريبي، فإن الطرفين المتعاقدين لن يقوما بفرض ضرائب على المبالغ المالية أو فوائض عائدات الاستثمار التي تجنيها مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر نتيجة تشغيل الطائرات المستخدمة لنقل الحركة الجوية الدولية. كما يعفى من الضرائب الدخل الذي يحققه الموظفون الذين ترسلهم مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من مركزها الرئيسي لتمثيلها، طبقا للاتفاق الموقع بين البلدين في هذا الشأن.

المادّة 7

تحويل فائض الإيرادات

يتعهد كل طرف متعاقد بأن يمنح مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر الحق في حرية تحويل فائض الإيرادات على المصروفات الجارية في إقليمه من حصيلة نقل الركاب والأمتعة والشحنات البريدية والبضائع

بواسطة مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر وذلك بأسعار الصرف الرسمية طبقا لأنظمة التداول المعمول بها لدى الطرفين المتعاقدين. وفي حالة ما إذا كان هناك اتفاق خاص يحكم نظام الدفع بين الطرفين المتعاقدين يطبق ذلك الاتفاق.

المادّة 8

التمثيل الفني والتجاري

1 – يحق لمؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين أن يكون لها تمثيل في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

2 – طبقا للقوانين واللوائح التي تتعلق بالدخول والإقامة والتوظيف لدى الطرف المتعاقد الآخر فإنه يحق لمؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين أن تستقدم وتستبقي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر موظفين إداريين وموظفي مبيعات وفنيين وموظفي عمليات وغيرهم من الكوادر المتخصصة اللازمة لتقديم الخدمات الجوية.

3 – في حالة ترشيح وكيل عام أو وكيل مبيعات عام، فإن هذا الوكيل يجب أن يتم تعيينه طبقا للقوانين والأنظمة ذات الصلة المطبقة لدى كل طرف متعاقد.

4 – طبقا للقوانين واللوائح الوطنية المطبقة لدى كل طرف متعاقد، يحق لكل مؤسسة نقل جوي معينة أن تمارس مبيعات خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر مباشرة أو من خلال وكلائها، ويحق لأي شخص شراء هذه الخدمات.

المادّة 9

أنظمة الدخول والخروج

1 – تطبق القوانين واللوائح والأنظمة السارية المفعول لدى أحد الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بالدخول والخروج من إقليمه بالنسبة للركاب والأطقم والبضائع والبريد الذي على الطائرة (مثل الأنظمة الخاصة بالدخول والخروج والهجرة والجوازات والجمارك والحجر الصحي) على ركاب وأطقم وبضائع وبريد الطائرات التابعة لمؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر أثناء تواجدها في إقليم الطرف المتعاقد الأول.

2 – تطبق القوانين والأنظمة المعمول بها لدى أحد الطرفين المتعاقدين التي تحكم الدخول والتواجد والخروج من إقليمه لطائرة تعمل في الملاحة الجوية الدولية أو لعمليات الطائرة وملاحتها أثناء تواجدها في نطاق إقليمه على الطائرات التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين دون النظر إلى جنسيتها. وتخضع هذه الطائرات أثناء دخولها أو خروجها أوأثناء تواجدها في إقليم ذلك الطرف المتعاقد لهذه القوانين والأنظمة.

3 – تخضع حركة العبور من ركاب وأمتعة وبضائع وبريد لإقليم أي من الطرفين المتعاقدين لإجراءات مبسطة من قبل أجهزة الجمارك و/ أو الهجرة. وتعفى الأمتعة والشحنات والبريد في حالة العبور المباشر من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وأي رسوم وفرائض وطنية أخرى.

المادّة 10

أحكام السعة

1 – يجب أن تتوافر فرص عادلة ومتكافئة لمؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل طرف متعاقد لتشغيل الخدمات المتفق عليها ما بين إقليميهما على أي من الطرق المحددة طبقا للمادة 2 من هذا الاتفاق.

2 – على مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين عند تشغيلها الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة طبقا للمادة 2 من هذا الاتفاق، أن تأخذ بعين الاعتبار مصالح مؤسسة / مؤسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بحيث لا تؤثر تأثيرا ضارا بالخدمات الجوية التي تشغلها على كل الطرق أو جزء منها مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي التابعة لذلك الطرف المتعاقد الآخر.

3 – يجب أن يظل الهدف الرئيسي للخدمات المتفق عليها التي تقدمها مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة، هو توفير سعة بمعامل حمولة معقول يتناسب مع الاحتياجات القائمة والمتوقعة منطقيا لنقل ركاب وبريد وشحنات من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة / المؤسسات. كما أن حق مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين في أخذ أو إنزال حركة نقل دولية في نقطة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر قادمة من أو متجهة إلى بلد ثالث يجب أن يكون وفقا للمبادىء التي تقضي بأن مثل هذه الحركة هي ذات اعتبار تكميلي ويجب أن تكون السعة متناسبة مع :

أ) احتياجات الحركة بين إقليم الطرف المتعاقد الذي عين مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي والنقاط على الطرق المحددة، و

ب) احتياجات الحركة في المناطق التي تعبرها مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي على أن يؤخذ بعين الاعتبار الخدمات الجوية الأخرى التي تشغلها مؤسسات النقل الجوي للدول التي تشملها المنطقة، و

ج) احتياجات عمليات النقل العابرة التي تقوم بها مؤسسة النقل الجوي.

4 – أن السعة المعروضة بما فيها عدد الرحلات وأنواع الطائرات المستخدمة من قبل مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرفين المتعاقدين لتقديم الخدمات المتفق عليها يتم الاتفاق عليها بين سلطات الطيران المدني.

المادّة 11

اعتماد جداول التشغيل

1 – على مؤسسات النقل الجوي المعينة إعلام سلطات الطيران لدى الطرفين المتعاقدين بطبيعة الخدمة و أنواع الطائرات المستخدمة وجدول مواعيد الرحلات وذلك قبل ثلاثين (30) يوما على الأقل من بدء تشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة طبقا للمادة 2 من هذا الاتفاق. وتتبع نفس القاعدة في حالة أي تغييرات لاحقة وكذلك بالنسبة لجداول التشغيل الصيفية والشتوية.

2 – على سلطات الطيران التي تتسلم جداول التشغيل هذه أن تقوم باعتمادها بشكل عاد أو أن تقترح أي تعديلات عليها. وفي جميع الأحوال فإن على مؤسسات النقل الجو ي المعينة عدم بدء خدماتها قبل اعتماد الجداول من قبل سلطات الطيران المعنية. وينطبق هذا الحكم على التعديلات اللاحقة.

المادّة 12

البيانات والإحصائيات

على سلطات الطيران لدى أي من الطرفين المتعاقدين أن تزود عند الطلب سلطات الطيران لدى الطرف المتعاقد الآخر بالإحصائيات الدورية أو البيانات الإحصائية الأخرى التي قد تحتاج إليها بصورة معقولة لغرض مراجعة السعة التي توفرها مؤسسة / مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الأول على الطرق المحددة طبقا للمادة 2 من هذا الاتفاق. ويجب أن تشتمل هذه الإحصائيات على كافة البيانات المطلوبة لتوضيح حجم الحركة المنقولة.

المادّة 13

تحديد التعرفات

1 – توضع التعرفات لأي من الخدمات المتفق عليها على أسس معقولة مع مراعاة جميع العوامل التي تؤثر فيها بما في ذلك تكاليف التشغيل والربح المعقول ومميزات الخدمة على الطرق المختلفة (مثل مستويات السرعة ووسائل الراحة) والأجور المعمول بها لدى مؤسسات النقل الجوي الأخرى لأي جزء من الطريق المعين. ويجرى تحديد هذه التعرفات طبقا للأحكام الآتية في هذه المادة.

2 – تتفق مؤسسات النقل الجوي المعينة، كلما أمكن، على التعرفات المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة لكل من الطرق المحددة، ويكون ذلك بالتشاور مع مؤسسات النقل الجوي الأخرى العاملة على نفس هذه الطرق أو جزء منها عند الضرورة، ويتم التوصل إلى هذا الاتفاق كلما أمكن بواسطة آلية تحديد الأجور لدى اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا). وتخضع الأجور التي يتم الاتفاق عليها لاعتماد سلطات الطيران قبل تسعين (90) يوما على الأقل من التاريخ المقترح للعمل بها. وفي حالات خاصة، يمكن تخفيض هذه المدة بالاتفاق مع سلطات الطيران المعنية.

3 – إذا لم تتمكن مؤسسات النقل الجوي المعينة من الاتفاق على أي من هذه التعرفات أو لسبب ما تعذر الاتفاق على تعرفة طبقا لأحكام الفقرة (2) من هذه المادة، تحاول سلطات الطيران المدني لدى الطرفين المتعاقدين الاتفاق فيما بينها لتحديد هذه التعرفة.

4 – إذا لم تتفق سلطات الطيران على اعتماد أية تعرفة مقدمة إليهم بموجب الفقرة (2) من هذه المادة، أو إذا لم تتفق على تحديد أية تعرفة طبقا للفقرة (3) يحال الأمر إلى الطرفين المتعاقدين لتسويته طبقا لأحكام المادة 17 من هذا الاتفاق.

5 – تظل التعرفات القائمة والمعمول بها سارية المفعول إلى أن يتم تحديد التعرفات طبقا لأحكام هذه المادة. وبالرغم من ذلك، فإنه لا يجوز أن يمتد العمل بأية تعرفة بمقتضى هذه الفقرة لأكثر من 12 شهرا بعد التاريخ الذي كان من المفروض أن ينتهي فيه العمل بها.

المادّة 14
سلامة الطيران

1 – يجوز لكل طرف متعاقد في أي وقت أن يطلب عقد مشاورات بشأن معايير السلامة التي يطبقها الطرف المتعاقد الآخر في أي مجال يتعلق بطاقم الطائرات والطائرات أو عملهما. ويجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال ثلاثين (30) يوما من تاريخ ذلك الطلب.

2 – إذا ما اكتشف أحد الطرفين المتعاقدين، بعد هذه المشاورات، أن الطرف المتعاقد الآخر لا يحافظ أو لا يلتزم بشكل فعال بمعايير السلامة في أي من تلك المجالات بما يتطابق على الأقل مع الحد الأدنى من المعايير المقررة بموجب المعاهدة، فإن الطرف المتعاقد الأول يقوم بإخطار الطرف المتعاقد الآخر حول ما اكتشفه والخطوات الضرورية اللازمة لتطبيق الحد الأدنى من معايير السلامة، وعلى الطرف المتعاقد الآخر أن يتخذ الإجراءات التصحيحية المناسبة. وإذا ما أخفق الطرف المتعاقد الآخر في اتخاذ هذه الاجراءات خلال خمسة عشر (15) يوما أو أي فترة أطول يتم الاتفاق عليها، فإن ذلك يشكل أساسا لتطبيق المادة 4 من هذا الاتفاق.

3 – على الرغم من الالتزامات المذكورة في المادة 33 من المعاهدة، فقد تم الاتفاق على أنه عند تواجد طائرة تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، فإن للممثلين المعتمدين من قبل هذا الطرف المتعاقد إخضاع الطائرة للفحص من الداخل والخارج للتأكد من سريان مفعول وثائق الطائرة وطاقمها وسلامة حالة الطائرة الظاهرية وأجهزتها (وتسمى في هذه المادة "تفتيش الساحة") على ألا يؤدي ذلك إلى تأخير إقلاع الطائرة بشكل غير مقبول.

4 – إ ذا ما أسفر تفتيش الساحة أو عدة مرات من تفتيش الساحة عن :

أ) قلق جدي من أن الطائرة أو تشغيل الطائرة لا يستوفي الحد الأدنى من المعايير المقررة بموجب المعاهدة و قت إجراء التفتيش، أو

ب) قلق جدي من أن هناك قصورا في المحافظة والالتزام بمعايير السلامة المقررة بموجب المعاهدة وقت إجراء التفتيش،

فإن للطرف المتعاقد الذي يجري التفتيش الحرية في أن يستنتج بأن المتطلبات التي على أساسها تم تشغيل الطائرة أو تم بموجبها إصدار أو اعتبار أن الشهادات والتراخيص لتلك الطائرة أو طاقمها صالحة لا تطابق أو تفوق الحد الأدنى من المعايير المقررة بموجب المعاهدة.

5 – في حال إذا ما رفض ممثلو مؤسسة / مؤسسات نقل جوي معينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين منح الإذن بإجراء تفتيش الساحة على طائرة تابعة لهم وفقا لما هو منصوص عليه في الفقرة (3) من هذه المادة، فإن للطرف المتعاقد الآخر الحرية في أن يستنتج وجود قلق جدي كما هو مشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة، وله أن يستخلص النتائج المذكورة في تلك الفقرة.

6 – بناء على ما تسفر عنه نتيجة تفتيش الساحة أو عدة مرات من تفتيش الساحة أو رفض السماح بإجراء هذا التفتيش أو ما تسفر عنه أية مشاورات يتم إجراؤها، فإن كل طرف متعاقد يحتفظ بحقه في وقف أو تعديل تصريح التشغيل الممنوح لمؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر فورا إذا ما استنتج أن هذا الإجراء الفوري ضروري لضمان سلامة عمليات مؤسسة النقل الجوي.

7 – يتوقف أي إجراء يتم اتخاذه بموجب الفقرتين (2) و(6) إذا انتفى أساس اتخاذ ذلك الإجراء.

8 – شهادات صلاحية الطيران وشهادات الأهلية والإجازات التي تصدر أو تعتمد صلاحيتها من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وما زالت سارية المفعول، يجب الاعتراف بصلاحيتها من قبل الطرف المتعاقد الآخر لغرض تشغيل الخدمات الجوية التي يتيحها هذا الاتفاق، شريطة أن تكون المتطلبات التي بموجبها أصدرت هذه الشهادات والإجازات أو اعتمدت صلاحيتها مساوية أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد الموضوعة أو التي يتم وضعها طبقا للمعاهدة. وبالرغم من ذلك، يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحقه في رفض الاعتراف بصلاحية شهادات الأهلية والإجازات الممنوحة لمواطنيه بواسطة الطرف المتعاقد الآخر لأغراض الطيران فوق إقليمه.

9 – إذا ما أصدرت سلطات الطيران المدني في طرف متعاقد ترخيصا لأي شخص أو مؤسسة / مؤسسات نقل جوي معينة يتضمن الحقوق والشروط المشار إليها في الفقرة (8) من هذه المادة فيما يتعلق بطائرة تقوم بتشغيل الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة وكانت هذه الحقوق أو الشروط مسجلة لدى منظمة الطيران المدني الدولي ولكنها تسمح بوجود اختلاف عن المعايير المقررة بموجب المعاهدة، فإن لسلطات الطيران المدني لدى الطرف المتعاقد الآخر أن تطلب إجراء مشاورات مع سلطات الطيران المدني لدى الطرف المتعاقد الأول وفقا لأحكام المادة 16 من هذا

الاتفاق بهدف الوصول إلى قناعة بأن تلك الحقوق والشروط مقبولة لديهم. وعند الإخفاق في التوصل إلى اتفاق مُرض فإن ذلك سوف يشكل أساسا لإعمال أحكام المادة 4 من هذا الاتفاق.

المادّة 15
أمن الطيران

1 – يؤكد الطرفان المتعاقدان، تمشيا مع حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، أن التزام كل منهما نحو الآخر بحماية أمن الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، يشكل جزءا لا يتجزأ من هذا الاتفاق. وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، فإن على الطرفين المتعاقدين أن يتصرفا على وجه الخصوص وفقا لأحكام الاتفاقية بشأن الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات، الموقعة في طوكيو في 14 سبتمبر سنة 1963، واتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعة في لاهاي في 16 ديسمبر سنة 1970، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني الموقعة في مونتريال في 23 سبتمبر سنة 1971 والبروتوكول المكمل له بشأن قمع الأفعال غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني، الموقع في مونتريال في 24 فبراير سنة 1988، وأية اتفاقيات دولية أخرى تتعلق بأمن الطيران ينضم إليها الطرفان المتعاقدان.

2 – يقدم الطرفان المتعاقدان عند الطلب كل المساعدة الضرورية إلى كل منهما لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغير ذلك من الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطواقمها والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، وأي تهديد آخر ضد أمن الطيران المدني.

3 – يتصرف الطرفان المتعاقدان في العلاقات المتبادلة بينهما وفقا لأحكام الطيران الموضوعة من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمحددة في صورة ملاحق للمعاهدة وذلك إلى الحد المطبق من أحكام الأمن هذه لدى الطرفين المتعاقدين. وعليهما أن يلزما مشغلي الطائرات المسجلة لديهما والمشغلين الذين يكون مركز أعمالهم الرئيسي أو محل إقامتهم الرئيسي في إقليميهما، وكذلك مشغلي المطارات في إقليميهما بالتصرف وفقا لهذه الأحكام.

4 – يوافق كل طرف متعاقد على أنه يجوز إلزام مؤسسات النقل الجوي التابعة له بمراعاة أحكام الأمن المشار إليها في الفقرة (3) من هذه المادة، والتي يشترطها الطرف المتعاقد الآخر للدخول إلى إقليمه أو مغادرته أو أثناء التواجد فيه. وعلى كل طرف متعاقد أو يضمن اتخاذ إجراءات كافية ومطبقة بشكل فعال داخل إقليمه من أجل حماية الطائرات وتفتيش الركاب والأطقم والأغراض الشخصية التي يحملونها والأمتعة والشحنات ومستودعات الطائرات قبل وأثناء صعود الركاب أو تحميل الشحنات. وعلى كل طرف متعاقد أن ينظر بعين الرعاية لأي طلب من الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ إجراءات أمنية خاصة معقولة لمواجهة تهديد معيّن.

5 – عند حدوث واقعة أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو أية أفعال أخرى غير مشروعة ترتكب ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطواقمها أو المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية، فإن على الطرفين المتعاقدين مساعدة بعضها البعض عن طريق تسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تهدف لإنهاء هذه الواقعة أو التهديد بأسرع مدة ممكنة، لتقليل احتمال تعريض الأرواح للخطر.

المادّة 16
المشاورات والتعديلات

1 – تحقيقا للتعاون الوثيق والاتفاق على كل الأمور المتعلقة بتطبيق هذا الاتفاق، تقوم سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين بتبادل وجهات النظر فيما بينها عند الحاجة.

2 – يجوز لأي طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر بقصد تعديل هذا الاتفاق أو الجدول. ويجب أن تبدأ هذه المشاورات خلال ستين (60) يوما من تاريخ تسلّم مثل هذا الطلب.

3 – أي تعديلات لهذا الاتفاق يتفق عليها نتيجة لهذه المشاورات يجب اعتمادها من قبل كل طرف متعاقد طبقا لإجراءاته الدستورية، وتصبح سارية المفعول من تاريخ آخر إخطار عبر المذكرات الدبلوماسية يوضح هذا الاعتماد.

4 – إذا ما كانت التعديلات تتعلق بالجدول فقط، فإن المشاورات تجري ما بين سلطات الطيران في الطرفين المتعاقدين. وعندما تتفق هذه السلطات

على جدول جديد أو معدل، فإن التعديلات المتفق عليها تصبح سارية المفعول حالما يتم تأكيدها بتبادل مذكرات دبلوماسية تثبت ذلك.

المادّة 17

تسوية الخلافات

1 – إذا ما نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين فيما يختص بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق فعلى الطرفين المتعاقدين أن يبذلا جهدهما لإنهائه بالمفاوضات فيما بينهما.

2 – إذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصل إلى تسوية للخلاف من خلال المفاوضات في غضون ستين (60) يوما وجب عليهما إحالة موضوع الخلاف إلى شخص أو جهة أو بناء على طلب أحد الطرفين المتعاقدين إلى هيئة تحكيم للفصل فيه. ويجري تشكيل هيئة التحكيم على النحو الآتي :

أ) يقوم كل طرف متعاقد بتعيين محكم، فإذا فشل أحد الطرفين المتعاقدين في تعيين المحكم الخاص به خلال ستين (60) يوما، يتم تعيينه من قبل رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناء على طلب الطرف المتعاقد الآخر،

ب) المحكم الثالث يجب أن يكون من مواطني دولة ثالثة، ويتولى رئاسة هيئة التحكيم ويتم تعيينه وفقا لما يأتي :

1 – بالاتفاق ما بين الطرفين المتعاقدين، أو

2 – إذا لم يتفق الطرفان على تعيينه خلال ستين (60) يوما، يجري تعيينه بواسطة رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين.

3 – تتخذ هيئة التحكيم قراراتها بأغلبية الأصوات. وتكون هذه القرارات ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين. ويتحمل كل طرف متعاقد مصاريف العضو التابع له وكذلك تكاليف تمثيله في جلسات التحكيم، أما مصاريف رئيس هيئة التحكيم وأية تكاليف أخرى فإنه يجرى تحميلها لكلا الطرفين المتعاقدين بالتساوي. وفيما يتعلق بكافة الأمور الأخرى فإن على هيئة التحكيم أن تحدد المنهج الذي تتبعه.

المادّة 18

إنهاء الاتفاق

1 – يكون هذا الاتفاق ساري المفعول لفترة غير محددة من الزمن.

2– لأي من الطرفين المتعاقدين الحق أن يبلغ الطرف الآخر كتابة عبر القنوات الدبلوماسية في أي وقت بقراره إنهاء هذا الاتفاق. ويجب أن يتزامن ذلك مع إرسال نسخة من هذا التبليغ إلى أمين عام منظمة الطيران المدني الدولي. فإذا ما تم هذا التبليغ ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد انقضاء اثني عشر (12) شهرا من تاريخ تسلّم الطرف المتعاقد الآخر للتبليغ إلاّ إذا جرى سحبه بالاتفاق بين الطرفين المتعاقدين قبل انقضاء هذه المهلة. وفي حالة عدم إقرار الطرف المتعاقد الآخر بتسلم التبليغ، فإنه يعتبر في حكم المبلّغ به بعد مضي أربعة عشر (14) يوما من تاريخ تسلّم أمين عامّ منظمة الطيران المدني الدولي نسخته من التبليغ.

المادّة 19

التوافق مع المعاهدات المتعددة الأطراف

إذا ما وقّع أحد الطرفين المتعاقدين على معاهدة نقل جوي عامة متعددة الأطراف ودخلت إلى حيّز النّفاذ ولها علاقة بأي موضوع يتناوله هذا الاتفاق، فإن هذا الاتفاق يجب تعديله بما يتوافق مع أحكام تلك المعاهدة.

المادّة 20

التسجيل

يسجلّ هذا الاتفاق وأي تعديلات تجرى عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادّة 21

العناوين

إن استخدام العناوين على رأس كل مادة في هذا الاتفاق هو بغرض سهولة الرجوع إليها ولا تعني بأي حال من الأحوال تعريف أو تحديد أو وصف نطاق أو فحوى هذا الاتفاق.

المادّة 22

الدخول حيّز النّفاذ

يدخل هذا الاتفاق إلى حيّز النّفاذ بعد استكمال الإجراءات القانونية الداخلية لدى كل طرف متعاقد، ويقوم كل منهما بإخطار الآخر عن استكماله لهذه الإجراءات من خلال تبادل المذكرات الدبلوماسية.