

اتفاقيات واتفاقات دولية

- باعتبارهما طرفين في الاتفاقية الخاصة بالطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع بمدينة شيكاغو في السابع ديسمبر سنة 1944،

- ورغبة منهما في تطوير التعاون في مجال النقل الجوي وفي المساهمة في تطوير الطيران المدني الدولي،

- ورغبة منهما في إبرام اتفاق بغرض إقامة واستغلال خدمات جوية بين إقليمي البلدين وما وراء إقليميهما،

نقد اتفقتنا على الأحكام الآتية :

المادة الأولى

تعريفات

من أجل تنفيذ هذا الاتفاق، ما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك :

(أ) يقصد بمصطلح "اتفاقية" الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع بشيكاغو في السابع ديسمبر سنة 1944، وتتضمن كافة الملاحق المصادق عليها بموجب المادة 90 من هذه الاتفاقية، وأي تعديل للملاحق أو للاتفاقية، المتبني بموجب المادتين 90 و94 منها، طالما أن هذه الملاحق والتعديلات قد أصبحت سارية المفعول أو صادق عليها كلا الطرفين المتعاقدين.

(ب) يقصد بمصطلح "اتفاق" الاتفاق هذا، وملحقه (جدول الطريق) الذي يشكل جزءا لا يتجزأ منه وكذا كل تعديل للاتفاق و/ أو للملحق.

(ج) يقصد بمصطلح "سلطات الطيران"، بالنسبة للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية : الوزير المسؤول عن الطيران المدني أو أي هيئة أو شخص له صلاحية ممارسة الوظائف التي تقوم بها الوزارة المذكورة أو صلاحية ممارسة وظائف مماثلة، أما بالنسبة لجمهورية مالطا : الوزير المسؤول عن الطيران المدني أو أي هيئة أو شخص له صلاحية ممارسة الوظائف التي تقوم بها الوزارة المذكورة أو صلاحية ممارسة وظائف مماثلة.

(د) يقصد بمصطلح "شركة النقل الجوي المعينة" شركة نقل جوي معيّنة ومرخص لها طبقا للمادة 3 (التعيين والترخيص) من هذا الاتفاق.

مرسوم رئاسي رقم 16-333 مؤرخ في 14 ربيع الأول عام 1438 الموافق 14 ديسمبر سنة 2016، يتضمن التصديق على الاتفاق حول النقل الجوي بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية مالطا، الموقع بالجزائر في 18 نوفمبر سنة 2015.

إنّ رئيس الجمهورية،

- بناء على تقرير وزير الدولة، وزير الشؤون الخارجية والتعاون الدولي،

- وبناء على الدستور، لا سيما المادة 91-9 منه،

- وبعد الاطلاع على الاتفاق حول النقل الجوي بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية مالطا، الموقع بالجزائر في 18 نوفمبر سنة 2015،

يرسم ما يأتي :

المادة الأولى : يصدّق، على الاتفاق حول النقل الجوي بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية مالطا، الموقع بالجزائر في 18 نوفمبر سنة 2015، وينشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

المادة 2 : ينشر هذا المرسوم في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

حرر بالجزائر في 14 ربيع الأول عام 1438 الموافق 14 ديسمبر سنة 2016.

مبد العزيز بوتفليقة

اتفاق حول النقل الجوي بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية مالطا

إنّ حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية مالطا المشار إليهما فيما يأتي "بالطرفين المتعاقدين"،

(ل) كل إشارة في هذا الاتفاق إلى "معاهدات الاتحاد الأوروبي" يجب أن تشمل الإشارة إلى المعاهدة حول الاتحاد الأوروبي وكذا معاهدة عمل الاتحاد الأوروبي.

(م) يقصد بمصطلح "دولة عضو في الاتحاد الأوروبي" كل دولة تمثل طرفا متعاقدًا في معاهدات الاتحاد الأوروبي.

(ن) كل إشارة في هذا الاتفاق إلى "رعايا جمهورية مالطا" يجب أن تشمل الإشارة إلى رعايا الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي.

(س) كل إشارة في هذا الاتفاق إلى "شركات النقل الجوي التابعة للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية" يجب أن تشمل الإشارة إلى شركات النقل الجوي المعيّنة من طرف الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

(ع) كل إشارة في هذا الاتفاق إلى "شركات النقل الجوي لجمهورية مالطا" يجب أن تشمل الإشارة إلى شركات النقل الجوي المعيّنة من طرف جمهورية مالطا.

المادة 2

منح الحقوق

1. يمنح كل طرف متعاقد للطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحددة في هذا الاتفاق من أجل استغلال الخدمات الجوية الدولية على الطرق المحددة في جدول الطريق. ويطلق على هذه الخدمات والطرق فيما يأتي "الخدمات المتفق عليها" و"الطرق المحددة" على التوالي. وأثناء استغلالها لخدمة متفق عليها على طريق محدد، وتتمتع الشركات المعيّنة من قبل الطرفين المتعاقدين، بالحقوق الآتية :

(أ) حق التحليق فوق إقليم الطرف المتعاقد الآخر دون الهبوط.

(ب) حق التوقف بإقليم الطرف المتعاقد الآخر لأغراض غير تجارية.

(ت) حق التوقف عند نقطة أو نقاط واقعة على الطريق/الطرق المحددة في جدول الطريق الملحق بهذا الاتفاق وذلك بهدف صعود، ونزول المسافرين، و شحن، وتفريغ السلع والبريد، في إطار الحركة الجوية الدولية وذلك جملة أو بشكل منفصل.

2. ليس في نص الفقرة 1 من هذه المادة ما يُخوّل لأي شركة نقل جوي معيّنة تابعة لأحد الطرفين

(هـ) يقصد بمصطلح "الإقليم" بالنسبة لدولة ما، المناطق الأرضية والمياه الإقليمية التابعة لها، وكذا الفضاء الجوي الذي يعتليها، الكل في إطار سيادة تلك الدولة.

(و) يقصد بالمصطلحات الآتية : "الخدمة الجوية" و"الخدمة الجوية الدولية" و"مؤسسة النقل الجوي" و"الهبوط لأغراض غير تجارية" تلك التعاريف التي منحت لها في المادة 96 من الاتفاقية.

(ز) يقصد بمصطلح "جدول الطرق" ذلك الجدول المرفق بهذا الاتفاق أو أي تعديل له، طبقاً لأحكام المادة 19 (مشاورات وتعديلات) من هذا الاتفاق. يشكّل جدول الطرق جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق، وأي إشارة إلى الاتفاق تشمل أيضاً الإشارة إلى جدول الطرق إلا إذا اقتضى سياق النص في هذا الاتفاق خلاف ذلك.

(ح) يقصد بمصطلح "السعة" :

i - بالنسبة للطائرة، فهي تعني الحمولة المدفوعة الثمن المتوفرة في الطائرة على طريق محدد أو على جزء منه.

ii - بالنسبة لخدمة متفق عليها، فهي تعني سعة الطائرة المستخدمة في تقديم خدمة ما مضمونة في عدد الرحلات التي تقوم بها هذه الطائرة خلال مدة معيّنة وعلى مسار محدد أو على جزء منه.

(ط) يقصد بمصطلح "رسوم الاستخدام" تلك الرسوم التي تفرضها السلطات المختصة على شركة النقل الجوي أو تسمح بفرضها مقابل استغلال ممتلكات أو مرافق المطار أو معدّات الملاحة الجوية أو معدّات وخدمات أمن الطيران بما في ذلك المعدّات والخدمات المتعلقة بالطائرات وطاقمها وركابها وحمولتها.

(ي) يقصد بمصطلح "التسعيرة" الأسعار الواجب دفعها مقابل نقل المسافرين والأمتعة والسلع، وكذا الشروط التي تطبق وفقها هذه الأسعار، بما في ذلك الأسعار والشروط المتعلقة بخدمات الوكالات والخدمات الملحق الأخرى، باستثناء أجور أو شروط نقل البريد.

(ك) يقصد بمصطلح "شهادة المستغل الجوي" تلك الوثيقة المسلمة لشركة نقل جوي والتي تثبت أن الشركة المعنية تملك القدرة والتنظيم المهنيين لضمان استغلال أمن للطائرة من أجل تقديم النشاطات الجوية المحددة في الشهادة.

مسؤول عن إصدار شهادة المستغل الجوي الخاصة به، كما يتعيّن أن تكون سلطة الطيران المختصة معرّفة بوضوح في التعيين، و

iii. أن تكون شركة النقل الجوي مملوكة مباشرة، أو عن طريق امتلاك بالأغلبية، وأن تكون فعلا مراقبة من طرف دولة عضو في الاتحاد الأوروبي أو دول أعضاء في المنظمة الأوروبية للتجارة الحرة و/أو من طرف رعايا تلك الدول.

3. يمكن سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين أن تطالب شركة النقل الجوي المعيّنة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، تلبية متطلباتها أي باستيفائها الشروط المنصوص عليها في القوانين والتنظيمات التي تطبقها عادة وبشكل معقول هذه السلطات، عند استغلال الخدمات الجوية الدولية طبقا لأحكام الاتفاقية.

4. يحق لكل شركة نقل جوي تمّ تعيينها والترخيص لها طبقا لأحكام هذه المادة، أن تشرع، في أي وقت، في استغلال الخدمات المتفق عليها والتي عيّنت من أجلها، كل ذلك طبقا للأحكام المطبّقة لهذا الاتفاق.

المادة 4

إلغاء و تعليق وتحديد الرخص

1. يحق لكلا الطرفين المتعاقدين إلغاء أو تعليق أو تحديد رخص الاستغلال أو الرخص التقنية الخاصة بشركة نقل جوي معيّنة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، في الحالات الآتية :

أ) في حالة شركة نقل جوي معيّنة من طرف الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية :

i. إن كانت غير منشأة في إقليم الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية أو إن كانت غير حائزة رخصة استغلال سارية المفعول طبقا للقوانين المطبّقة في الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، أو

ii. إن لم تُمارس أو تُؤمّن المراقبة التنظيمية الفعلية على شركة النقل الجوي من قبل الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية أو إن كانت هذه الأخيرة غير مسؤولة عن إصدار شهادة المستغل الجوي الخاصة بالشركة، أو

iii. إن كانت شركة النقل الجوي غير مملوكة مباشرة أو عن طريق امتلاك بالأغلبية أو إن كانت غير مراقبة فعلا من طرف الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية و/أو من طرف رعاياها.

المتعاقدين حقّ إصعاد المسافرين أو شحن السلع أو البريد - مقابل أجر أو بموجب عقد إيجار - من إقليم الطرف المتعاقد الآخر بغرض نقلهم أو نقلها إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 3

التعيين والترخيص

1. يحق لكل طرف متعاقد تعيين شركة نقل جوي عن طريق مذكرة كتابية توجّه إلى الطرف المتعاقد الآخر، وذلك من أجل استغلال الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة طبقا لهذا الاتفاق. كما يحق لأي طرف سحب أو تغيير هذا التعيين. يجب أن يتمّ هذا التعيين بناء على إشعار كتابي بين سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين عن طريق القنوات الدبلوماسية.

2. عند استلام كتاب التعيين، تقوم سلطة الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بمنح ترخيصات و رخص الاستغلال في أقرب الآجال، مع مراعاة ما يأتي :

أ) في حالة شركة نقل جوي معيّنة من طرف الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية :

i. أن تكون منشأة في إقليم الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية و أن تحوز رخصة استغلال سارية المفعول طبقا للقوانين المطبّقة في الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، و

ii. ممارسة و تأمين مراقبة تنظيمية فعّالة لشركة النقل الجوي من قبل الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية والتي تكون مسؤولة عن إصدار شهادة المستغل الجوي الخاصة بالشركة، و

iii. أن تكون شركة النقل الجوي مملوكة مباشرة أو عن طريق امتلاك بالأغلبية، وأن تكون فعلا مراقبة من طرف الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية و/أو من طرف رعاياها.

ب) في حالة شركة نقل جوي معيّنة من طرف جمهورية مالطا :

i. أن تكون منشأة في إقليم جمهورية مالطا بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي، وأن تحوز رخصة استغلال سارية المفعول طبقا لقوانين الاتحاد الأوروبي، و

ii. ممارسة و تأمين مراقبة تنظيمية فعّالة لشركة النقل الجوي من قبل بلد عضو في الاتحاد الأوروبي

عن هؤلاء كما تطبق على السلع والبريد، وذلك عند الدخول إلى إقليم الطرف المتعاقد الأول وأثناء التواجد فيه وعند مغادرته.

المادة 6

الشهادات و الرخص

تعتبر شهادات الجدارة الجوية وشهادات التأهيل والرخص الصادرة أو المعتمدة وفقا لقوانين وتنظيمات أحد الطرفين المتعاقدين - بما في ذلك قوانين وتنظيمات الاتحاد الأوروبي فيما يخص جمهورية مالطا - والتي لم تنته صلاحيتها، سارية المفعول من قبل الطرف المتعاقد الآخر بغرض استغلال الخدمات المتفق عليها شريطة إصدار واعتماد هذه الشهادات والرخص وفقا لمعايير تعادل أو تفوق المعايير الدنيا المحددة بموجب اتفاقية شيكاغو.

المادة 7

سلامة الطيران

1. يحق لكل من الطرفين المتعاقدين طلب استشارات في أي وقت فيما يخص معايير السلامة وفي أي مجال يخص طاقم الطائرة أو الطائرة نفسها أو استغلالهما والتي يتبناها الطرف المتعاقد الآخر، على أن تتم هذه المشاورات في غضون 30 يوما من تاريخ هذا الطلب.

2. إذا تبين لأحد الطرفين المتعاقدين - على إثر هذه المشاورات - أن الطرف المتعاقد الآخر لم يراع ولم يطبق فعليا معايير السلامة في أحد هذه المجالات، بحيث تعادل، على الأقل، المعايير الدنيا المحددة بمقتضى الاتفاقية، يتعين على الطرف المتعاقد الأول إشعار الطرف المتعاقد الآخر بهذه النتائج وبالخطوات الضرورية الواجب اتباعها للتقيد بذلك الحد الأدنى للمعايير، وعلى الطرف المتعاقد الآخر اتخاذ التدابير التصحيحية اللازمة.

وإذا أغفل الطرف المتعاقد الآخر اتخاذ الإجراءات الملائمة في غضون 15 يوما، أو في مدة أطول منها - إذا تم الاتفاق على ذلك - فسيكون ذلك سببا كافيا لتطبيق المادة 4 من هذا الاتفاق (إلغاء وتعليق وتحديد الرخص).

3. بغض النظر عن الالتزامات المذكورة في المادة 33 من الاتفاقية، فقد تم الاتفاق على أن كل طائرة مستغلة عن طريق أو بموجب اتفاق إيجار لفائدة شركة نقل جوي تابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، المتواجدة في الخدمة أو المتوجهة إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر،

(ب) في حالة شركة نقل جوي معينة من طرف جمهورية مالطا :

i. إن كانت غير منشأة في إقليم جمهورية مالطا بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي، أو إن كانت غير حائزة رخصة استغلال سارية المفعول طبقا للقوانين الأوروبية، أو

ii. إن لم تُمارس أو تُؤمن المراقبة التنظيمية الفعلية على شركة النقل الجوي من طرف الدولة العضو في الاتحاد الأوروبي المسؤولة عن تسليم شهادة المستغل الجوي الخاصة بها، أو في حالة ما لم يتم تعريف سلطة الطيران المختصة بوضوح في التعيين، أو

iii. إن كانت شركة النقل الجوي غير مملوكة مباشرة، أو عن طريق الملكية بالأغلبية، أو إن كانت غير مراقبة فعلا من طرف دولة عضو في الاتحاد الأوروبي أو دول أعضاء في المنظمة الأوروبية للتجارة الحرة و/أو من طرف رعايا تلك الدول.

(ج) في حالة مخالفة شركة النقل الجوي أحكام هذا الاتفاق.

2. لا يتم الإلغاء أو التعليق أو فرض الشروط المنصوص عليها في الفقرة الأولى من هذه المادة إلا بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر، ما لم يكن من الضروري القيام بهذا الإجراء فورا لتفادي مخالفات أخرى للقوانين أو التنظيمات، طبقا للمادة التاسعة عشرة (مشاورات وتعديلات) من هذا الاتفاق.

المادة 5

تطبيق القوانين

1. تسري القوانين والتنظيمات والإجراءات الخاصة بأحد الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بدخول أو بقاء أو مغادرة الطائرات - المستخدمة في الملاحة الجوية الدولية - إقليمه أو تلك المتعلقة بملاحة واستغلال هذه الطائرات، على شركة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر عند دخول إقليم الطرف المتعاقد الأول وأثناء تواجدها فيه وعند مغادرته.

2. تسري القوانين والتنظيمات والإجراءات الخاصة بأحد الطرفين المتعاقدين والمتعلقة بالدخول والتخليص والهجرة وجوازات السفر والجمارك والحجر الصحي، على شركة النقل الجوي المعينة والتابعة للطرف المتعاقد الآخر وعلى طاقمها وركابها أو بالنيابة

8. إذا عيّنت جمهورية مالطا شركة جوية تُمارس و تُؤمّن رقابته التنظيمية من طرف دولة أخرى عضو في الاتحاد الأوروبي، فإنه يتم تطبيق حقوق الطرف المتعاقد الآخر بمقتضى هذه المادة بصفة مماثلة فيما يتعلّق بالتبني أو ممارسة أو مراعاة معايير السلامة من طرف هذه الدولة الأخرى العضو في الاتحاد الأوروبي، وفيما يتعلّق أيضا برخصة الاستغلال بالنسبة لشركة النقل الجوي المذكورة.

المادة 8

أمن الطيران

1. انسجاما مع حقوقهما و التزاماتهما بموجب القانون الدولي، يُؤكد الطرفان المتعاقدان أن التزامهما اتجاه بعضهما لتوفير أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل اللاشعورية، يُشكّل جزءا لا يتجزأ من هذا الاتفاق. ودون تقييد لعمومية حقوقهما و التزاماتهما بموجب القانون الدولي، يقوم الطرفان المتعاقدان، على وجه التحديد، بالعمل وفقا لأحكام الاتفاقية الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات، الموقعّة بطوكيو بتاريخ 14 سبتمبر سنة 1963، والاتفاقية الخاصة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات، الموقعّة بلاهاي بتاريخ 16 ديسمبر سنة 1970، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقعّة بمونتريال بتاريخ 23 سبتمبر سنة 1971 وبرتوكولها المتمم المتعلق بقمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي، الموقعّة بمونتريال بتاريخ 24 فبراير سنة 1988، واتفاقية تمييز المتفجرات البلاستيكية بغرض كشفها، المبرمة بمونتريال بتاريخ أول مارس سنة 1991، وأي اتفاقية أخرى حول أمن الطيران يكون كلا الطرفين المتعاقدين طرفا فيها.

2. يقدم الطرفان المتعاقدان، عند الطلب، المساعدة الضرورية لبعضهما البعض لتفادي الاستيلاء اللاشعوري على الطائرات المدنية والأفعال اللاشعورية الأخرى ضد سلامة تلك الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات ومعدّات الملاحة الجوية، وكذا أي تهديد آخر ذي صلة بأمن الطيران المدني.

3. في إطار علاقتهما المشتركة، يتصرّف الطرفان المتعاقدان طبقا للأحكام المتعلقة بأمن الطيران المنصوص عليها من طرف المنظّمة الدولية للطيران المدني والمعينة كملحق لاتفاقية شيكاغو، ويتعيّن عليهما أن يفرضا تلك الأحكام على مستغلي الطائرات المسجّلين لديهما أو مستغلي الطائرات الكائنة مقرات

قد يتمّ تفتيشها عند تواجدها بإقليم الطرف المتعاقد الآخر من طرف الممثلين المرخّص لهم التابعين للطرف المتعاقد الآخر، داخل الطائرة أو خارجها، وذلك من أجل التأكد من صلاحية وثائقها و وثائق طاقمها وحالتها الظاهرة وكذا حالة معدّاتها، (و يسمى هذا التفتيش في هذه المادة بـ "التفتيش على اليابسة") شرط أن لا يترتب عن هذا الإجراء تأخّر غير معقول.

4. إذا أدّى أيّ تفتيش على اليابسة أو سلسلة تفتيشات على اليابسة إلى ما يأتي :

أ) مخاوف جدية بشأن كون الطائرة أو استغلالها لا يراعيان الحد الأدنى للمعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقا للاتفاقية، أو،

ب) مخاوف جدية من وجود قصور في مراعاة معايير السلامة المعتمدة في ذلك الوقت والتطبيق الفعّال لها وفقا للاتفاقية،

تحقيقا لأغراض المادة 33 من الاتفاقية، سيكون الطرف المتعاقد القائم على التفتيش حراً في تقرير ما إذا كانت الشروط -التي تم على أساسها إصدار أو اعتماد الشهادة أو الرّخص المتعلقة بهذه الطائرة أو بطاقمها، أو الشروط التي تُستغلّ بموجبها تلك الطائرة - لا تعادل أو لا تفوق المعايير الدنيا المعتمدة وفقا للاتفاقية.

5. في حال رفض أحد ممثلي شركة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين السماح بإجراء تفتيش على اليابسة لطائرة تستغلها تلك المؤسسة وفقا للفقرة (3) من هذه المادة، تكون للطرف المتعاقد الآخر حرية الاستدلال بذلك على وجود مخاوف جدية من النوع المشار إليه في الفقرة (4) من هذه المادة والخلوص إلى الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.

6. يحتفظ كلّ من الطرفين المتعاقدين بحقّ التعليق أو التعديل الفوري لرخصة الاستغلال الممنوحة لشركة النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر، في حال خلوص الطرف المتعاقد الأول بأن هناك ضرورة لاتخاذ إجراء عاجل لسلامة استغلال شركة النقل الجوي، سواء كان ذلك نتيجة تفتيش على اليابسة أو سلسلة تفتيشات أو رفض السماح بالتفتيش على اليابسة أو التشاور أو طريقة أخرى.

7. سيتوقف أي إجراء قام به أحد الطرفين المتعاقدين طبقا للفقرتين 2 أو 6 من هذه المادة، حين تنعدم أسبابه.

ما لم تكن مغادرتها لازمة، وذلك حماية للأرواح البشرية، إلا أنه لا يمكن اتخاذ مثل هذه الإجراءات، مهما كانت ممكنة، إلا بناء على مبدأ التشاور المتبادل.

8. يوافق كل طرف متعاقد على أن يلتزم مستغلو طائراته عند دخول أو مغادرة إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو أثناء التواجد فيه، بالأحكام المتعلقة بأمن الطيران والمعمول بها في إقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر، بما في ذلك قانون الاتحاد الأوروبي في حالة جمهورية مالطا.

المادة 9

رسوم الاستخدام

إن الرسوم المفروضة في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين على استغلال شركة النقل الجوي المعيّنة التابعة للطرف المتعاقد الآخر والتي تتعلق باستعمال المطارات المفتوحة للجمهور وخدمات الملاحة الجوية والمنشآت الجوية الأخرى المتواجدة في إقليم الطرف المتعاقد الأول، يجب أن تكون عادلة ومعقولة ويجب أن تستند هذه الرسوم على مبادئ اقتصادية سليمة وأن تكون مقبوضة وفقا للشروط المتماثلة والمطبقة دون تمييز إزاء جنسية الطائرة المعنية.

المادة 10

الرسوم الجمركية

1. تعفى الطائرات المستغلة في الخدمات الجوية الدولية والتابعة لشركة النقل الجوي المعيّنة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين وتعفى تجهيزاتها المعتادة والوقود وزيوت التشحيم ومؤون الطائرة (بما في ذلك الأغذية والمشروبات والتبغ) الموجودة على متنها، من الرسوم الجمركية ومن مصاريف التفتيش ومن الرسوم المماثلة الأخرى عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، شريطة بقاء هذه التجهيزات والمؤون على متن الطائرة إلى وقت لاحق كي يتم إعادة تصديرها أو استعمالها خلال جزء من رحلة جوية فوق ذلك الإقليم.

2. باستثناء الرسوم المتعلقة بالخدمة المنجزة، يعفى من الرسوم والمصاريف والحقوق، ما يأتي :

أ) المؤون المنقولة على متن الطائرة في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين، في حدود الشروط المحددة من طرف سلطات ذلك الطرف المتعاقد، والمعدّة للاستعمال على متن طائرة مغادرة، مخصصة لخدمات دولية من طرف شركة النقل الجوي المعيّنة التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

أعمالهم الرئيسية أو إقامتهم الدائمة في إقليم الطرفين المتعاقدين، أو في حالة جمهورية مالطا، مستغلي الطائرات المتواجدين بإقليمها بموجب معاهدات الاتحاد الأوروبي، والحاصلين على رخصة استغلال سارية المفعول طبقا لقانون الاتحاد الأوروبي ومستغلي المطارات المتواجدة في إقليمها.

4. يتعين على كل طرف متعاقد أن يتأكد من تطبيق الإجراءات المناسبة في إقليمه بشكل فعال لحماية الطائرة وتفتيش الركاب والأمتعة المحمولة باليد وطاقم القيادة والبضائع (بما فيها الأمتعة المتواجدة بالمستودع) ومؤون الطائرة قبل وأثناء الصعود والتحميل، وقد فرضت هذه الإجراءات لمواجهة تفاقم التهديدات. ويوافق كل طرف متعاقد على أن يلتزم مستغلو طائراته بالأحكام المتعلقة بأمن الطيران المنصوص عليها في التشريع المعمول به في هذا البلد، بما في ذلك قانون الاتحاد الأوروبي في حالة جمهورية مالطا، وذلك عند مغادرة إقليم الطرف المتعاقد الآخر أو أثناء التواجد فيه، وعلى كل طرف متعاقد التعامل بإيجابية والاهتمام بأي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ أية إجراءات أمنية خاصة ومعقولة لمواجهة تهديد معين.

5. في حالة وقوع حادث استيلاء لاشرعي أو تهديد بحدوثه على طائرة مدنية أو أي فعل لاشرعي آخر موجه ضد أمن تلك الطائرة وركابها وطاقمها والمطارات والملاحة الجوية، يتعاون الطرفان المتعاقدان فيما بينهما لتسهيل الاتصالات والإجراءات المناسبة الأخرى لإنهاء مثل هذه الحادثة أو التهديد في أسرع وقت ممكن وبأقل مجازفة بالأرواح.

6. عندما تكون لدى أحد الطرفين المتعاقدين أسس معقولة للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد أخلّ بأحكام هذه المادة، يمكن الطرف المتعاقد الأول طلب إجراء مشاورات فورية مع الطرف المتعاقد الآخر. وستهدف هذه المشاورات إلى التوصل إلى اتفاق حول الإجراءات المناسبة للقضاء على معظم أسباب التخوف الفورية ولتبني، في إطار المعايير الأمنية لمنظمة الطيران المدني الدولي، الإجراءات الضرورية من أجل استتباب شروط الأمن المناسبة.

7. يتعين على أي طرف متعاقد اتخاذ الإجراءات التي تبدو له ممكنة، لضمان بقاء أي طائرة تعرضت لعملية استيلاء لاشرعي أو لأي تدخل لاشرعي وتكون قد حطت بإقليمه، ويتعين عليه إبقاؤها على أرضه،

7. لا وجود لأي حكم في هذا الاتفاق يحرم جمهورية مالطا من حق فرض رسوم وضرائب وحقوق وأعباء متعلقة بالوقود الموفّر في إقليمها والمخصّص لطائرة تابعة لشركة النقل الجوي المعينة من طرف الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية والتي تقوم برحلات انطلاقاً من نقطة كائنة بإقليم جمهورية مالطا إلى نقطة أخرى في إقليم أي بلد عضو في الاتحاد الأوروبي شرط أن يكون فرض تلك الحقوق مبنياً على أسس غير تمييزية.

المادة 11

القدرة والمنافسة النزيهة

1. ستستفيد شركات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين من فرص مُنصفة ومتساوية في استغلال الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة بين إقليميهما، طبقاً لأحكام هذا الاتفاق.

2. يتعيّن على كل طرف متعاقد السّماح لشركة النقل الجوي المعينة بتحديد وتيرة وقدرة النقل الجوي الدولي اللّتين توفّرهما، وفقاً لاعتبارات تجارية واعتبارات مؤسّسة على السوق، ولا يحق لأي طرف متعاقد تحديد، من جانب واحد، حجم الحركة الجوية وتيرة وانتظام الخدمة أو نوع الطائرة أو الطائرات المستغلة من طرف شركة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، إلا وفقاً لشروط هذا الاتفاق أو وفقاً لشروط متماثلة تتوافق والمادة الخامسة عشرة من الاتفاقية.

3. لا يحق لأي طرف متعاقد السّماح لشركة النقل الجوي المعينة من طرفه، سواء بالاشتراك مع شركة نقل جوي أخرى أو بشكل منفصل، بالتعسف في استعمال قوة السوق بحيث تضعف المنافس بقسوة أو تقصيه من الطريق.

المادة 12

الموافقة على شروط الاستغلال

1. يتعيّن على شركات النقل الجوي المعينة من قبل طرف متعاقد أن تقدّم إلى سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر رزنامة خدماتها المتوقّعة، مسبقاً في أجل أقصاه 30 يوم للموافقة عليها، على أن تُحدّد هذه الرزنامة التوتيرة ونوع الطائرات والمواقيت والترتيب وعدد المقاعد الموقّرة للجمهور ومدة صلاحية الرزنامة. وتُطبّق هذه الإجراءات على أيّ تعديلات تطرأ عليها، وفي بعض الحالات الخاصة، يمكن تقليص الأجل المحدّد وذلك بناء على موافقة سلطة الطيران المعنية.

(ب) قطع الغيار والتجهيزات المعتادة التي تمّ إدخالها في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين والمعدّة لصيانة وتصلّح طائرات مخصّصة لخدمات دولية من طرف شركة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

ت - الوقود وزيوت التشحيم المعدّة لتزويد طائرة مخصّصة لخدمات دولية من طرف شركة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، حتى وإن استعملت هذه المؤن خلال جزء من رحلة فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي حملت فيه تلك المؤن على متن الطائرة.

ث - أدوات الإشهار التي ليس لها قيمة تجارية والمستعملة من طرف شركة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

3. قد يتوجب إبقاء المعدّات المشار إليها في الفقرتين (1) و(2) من هذه المادة تحت إشراف ومراقبة الجمارك، إن كانت القوانين والتنظيمات الوطنية للطرفين المتعاقدين تقتضي ذلك.

4. لا يمكن تفريغ المعدّات المحمولة جواً والأدوات والمؤن التي يُحتفظ بها عادة على متن طائرة مستغلة من طرف شركة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر إلاّ بعد موافقة السلطات الجمركية لذلك الإقليم. وفي هذه الحالة، قد يتطلّب وضعها تحت إشراف السلطات المذكورة إلى حين إعادة تصديرها أو إتلافها بطريقة أخرى وفقاً للتنظيمات الجمركية.

5. يخضع الركب والامتعة والسلع العابرة مباشرة عبر إقليم أحد الطرفين المتعاقدين، دون مغادرة منطقة المطار المخصّصة لهذا الغرض، سوى لمراقبة جد بسيطة، كما تعفى الامتعة والسلع العابرة مباشرة من الرسوم الجمركية والرسوم المماثلة الأخرى.

6. لا وجود لأي حكم في هذا الاتفاق يحرم الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية من حق فرض رسوم وضرائب وحقوق وأعباء متعلقة بالوقود الموفّر في إقليمها والمخصّص لطائرة تابعة لشركة النقل الجوي المعينة من طرف جمهورية مالطا والتي تقوم برحلات انطلاقاً من نقطة كائنة بإقليم الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية إلى نقطة أخرى في إقليم الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، شرط أن يكون فرض تلك الحقوق مبنياً على أسس غير تمييزية.

2. يُسمح لشركات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، أن تُحضر وتبقى في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، موظفيها الذين يبقى استخدامهم أمرا ضروريا من أجل تقديم وترقية الخدمات الجوية، وذلك طبقا لقوانين وتنظيمات ذلك الطرف المتعاقد الآخر.

3. على أساس المعاملة بالمثل، وطبقا لقوانين وتنظيمات الطرف المتعاقد الآخر، يحق لشركات النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، بيع وثائق النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر مباشرة، وعن طريق وكلائها بناء على رغبتها. كما يحق لشركات النقل الجوي المعينة بيع وثائق النقل الجوي الخاصة بها بعملة الطرف المتعاقد الآخر أو بأي عملة قابلة للتحويل الحر، طبقا لتنظيمات صرف العملات الأجنبية المعمول بها.

المادة 16

إحصاءات

يتعين على سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين موافاة سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، بناء على طلبها، بالمعلومات الإحصائية الدورية أو المعلومات الإحصائية الأخرى، والتي من المعقول طلبها من أجل مراجعة استغلال الخدمات المتفق عليها، بما في ذلك الإحصائيات التي تحدّد مصدر ومقصد الحركة الجوية.

المادة 17

التسعيرات

1. يسمح كل طرف متعاقد لشركة النقل الجوي المعينة بتحديد تسعيرات الخدمات الجوية بناء على الاعتبارات التجارية للسوق المحلية. ولا يحق لأي طرف متعاقد مطالبة شركة النقل الجوي التابعة له بمشاورة شركات النقل الأخرى حول التسعيرات التي يفرضونها أو يعتزمون فرضها على الخدمات المغطاة بموجب هذه الاتفاقات.

2. بمقتضى هذا الاتفاق، قد يتعين تسجيل تسعيرات النقل الجوي الدولي لدى سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين، ويمكن أن تبقى التسعيرات سارية المفعول إلا إذا تم رفضها فيما بعد بموجب الفقرتين (4) و(5) أدناه.

3. تقتصر تدخّلات الطرفين المتعاقدين على ما يأتي :
(أ) حماية المستهلكين من الأسعار المرتفعة بسبب التعسّف في استعمال قوة السوق.

2. إذا رغبت أي شركة نقل جوي معينة في استغلال رحلات إضافية علاوة على تلك المرخصة في الرزنامات، يتعيّن عليها طلب رخصة من سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، ويجب تقديم مثل هذا الطلب عادة في أجل أربعة (4) أيام عمل، على الأقل، قبل استغلال رحلة مماثلة.

المادة 13

المنافسة الأرضية

بمقتضى القوانين والتنظيمات الخاصة بكل طرف متعاقد، بما في ذلك قوانين الاتحاد الأوروبي فيما يخص حالة جمهورية مالطا، يحق لأي شركة نقل جوي معينة، في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، القيام بالمنافسة الأرضية الخاصة بها ("المنافسة الذاتية") أو حسب رغبتها، يمكنها أن تختار من بين المموّنين المتنافسين لتقديم خدمات المنافسة الأرضية كلياً أو جزئياً.

وفي حالة وجود قوانين وتنظيمات تحدّد أو تمنع المنافسة الذاتية، وفي حالة عدم وجود منافسة فعّالة بين المموّنين المقدّمين لخدمات المنافسة الأرضية، يجب التعامل مع كل شركة نقل جوي معينة، بناء على أسس غير تمييزية، بحيث تتمكّن من الاستفادة من خدمات المنافسة الذاتية والمنافسة الأرضية المقدّمة من طرف مموّن أو مموّنين.

المادة 14

تأجير الطائرات

1. يحق لأي طرف متعاقد منع استعمال الطائرات المؤجّرة لتقديم خدمات، بموجب هذا الاتفاق وهو الأمر الذي لا يدخل في إطار المادتين 7 (سلامة الطيران) و8 (أمن الطيران) من هذا الاتفاق.

2. يجب أن يخضع أي اتفاق إيجار لموافقة سلطات الطيران لكل طرف متعاقد، ويتعيّن على شركة النقل الجوي المعينة المقترحة استعمال طائرات مؤجّرة، موافاة سلطات الطيران لكل طرف متعاقد، في أقرب وقت ممكن، بإشعار حول الشروط المقترحة لمثل هذه الاتفاقات.

المادة 15

النشاطات التجارية

1. يحق لشركة النقل الجوي المعينة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين، إنشاء مكاتب وفروع و/أو تمثيلات في إقليم الطرف المتعاقد الآخر طبقا لقوانين وتنظيمات الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 19**الاستشارات والتعديلات**

1. تجسيدا لمبدأ التعاون الوثيق، يتعين على سلطات الطيران التابعة للطرفين المتعاقدين التشاور فيما بينهما، من وقت لآخر، لضمان تنفيذ ومطابقة أحكام هذا الاتفاق بالشكل المناسب بما فيه جدول الطريق الملحق به، كما تقوم تلك السلطات بالتشاور فيما بينها بشأن أي تعديل لهذا الاتفاق، إن اقتضى الأمر.

2. يحق للطرفين المتعاقدين طلب إجراء مشاورات إما عن طريق الحوار أو عن طريق مذكرة كتابية في غضون ستين (60) يوما، ابتداء من تاريخ الطلب، وذلك ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على تمديد هذا الأجل.

3. إذا ارتأى أحد الطرفين المتعاقدين ضرورة تعديل أي حكم من أحكام هذا الاتفاق بما في ذلك جدول الطريق الملحق به فإن مثل هذه التعديلات ما إن يتفق عليها كلا الطرفين المتعاقدين وكانت ضرورية بعد المشاورات طبقا للفقرتين (1) و(2) من هذه المادة، تدخل حيز التنفيذ بعد تأكيدها من خلال تبادل مذكرات عن طريق القنوات الدبلوماسية.

المادة 20**تسوية النزاعات**

1. إذا نشأ أي نزاع بين الطرفين المتعاقدين يتعلّق بتفسير هذا الاتفاق أو تطبيقه، يسعى الطرفان المتعاقدان أولاً إلى تسويته عن طريق التفاوض.

2. إذا تعذّر على الطرفين المتعاقدين تسوية النزاع عن طريق التفاوض، جاز لهما الاتفاق على إحالته إلى شخص أو هيئة ما تتوسط للفصل فيه، وإن تعذّر ذلك، يحال النزاع، بناء على طلب أحد الطرفين المتعاقدين، إلى محكمة مشكّلة من ثلاثة حكّام، يُعيّن كل طرف متعاقد حكّماً واحداً منهم، ويتفق الحكمان المعيّنان على اختيار الحكّم الثالث، ويتعيّن على الطرفين المتعاقدين تعيين حكّم في غضون ستين (60) يوماً من تاريخ استلام أحد الطرفين المتعاقدين مذكرة من قبل الطرف المتعاقد الآخر عن طريق القنوات الدبلوماسية، يطلب فيها إحالة النزاع إلى المحكمة المشار إليها، على أن يتمّ تعيين الحكّم الثالث خلال ستين (60) يوماً أخرى. وإذا تعذّر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين حكّم خلال الفترة المحدّدة، أو إذا لم يُعيّن الحكّم الثالث في الفترة المحدّدة أيضاً، يمكن رئيس مجلس المنظمة الدولية

(ب) منع التسعيرات التي يُعدّ تطبيقها سلوكاً مانعاً للمنافسة والذي يؤثر أو قد يؤثر على منع، أو تقييد، أو تشويه المنافسة، أو استبعاد طرف منافس من الخط الجوي أو يقصد به صراحة خلق ذلك التأثير.

4. يمكن أي طرف متعاقد اتّخاذ إجراء أحادي الجانب لمنع أي تسعيرة مسجّلة أو مفروضة من طرف شركة النقل الجوي المعينة التابعة له. غير أنه لا يمكن اتّخاذ مثل هذه الإجراءات إلا إذا تبينّ لسلطات الطيران التابعة لذلك الطرف المتعاقد، أنّ التسعيرات المفروضة أو المقترحة فرضها تطابق أحد المعايير المذكورة في الفقرة (3) أعلاه.

5. لا يحقّ لأي طرف من الطرفين المتعاقدين، اتّخاذ إجراء أحادي الجانب لمنع بدء اعتماد أو استمرار اعتماد التسعيرات المفروضة أو المقترحة فرضها من طرف شركة النقل الجوي المعينة لأي من الطرفين المتعاقدين، وإذا اعتقد أحد الطرفين المتعاقدين أن إحدى تلك التسعيرات غير مطابقة لاعتبارات الفقرة (3) أعلاه، جاز له طلب إجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر وإخطاره بأسباب عدم رضاه، وتتمّ هذه المشاورات خلال فترة لا تتعدى 14 يوماً من تاريخ استلام الطلب، وتدخل التسعيرة حيز التنفيذ أو تظل سارية المفعول إن لم يتوصّل الطرفان إلى اتفاق مشترك.

6. بالإضافة إلى أحكام الفقرات السابقة، تخضع التسعيرات الواجب تطبيقها من قبل شركات النقل الجوي المعينة والتابعة للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية لقانون الاتحاد الأوروبي، وهذا بالنسبة للخدمات الجوية المقدّمة كلياً داخله.

المادة 18**تحويل فائض الواردات**

1. يمنح كلّ طرف متعاقد لشركة النقل الجوي المعينة التابعة للطرف المتعاقد الآخر، حقّ تحويل على أساس معدل الصرف الرسمي، فائض الإيرادات عن المصروفات الذي حققته في إقليم الطرف المتعاقد الآخر من خلال نقل المسافرين والأمتعة والبريد والسلع بموجب الخدمات المتفق عليها.

2. تتم إجراءات هذه التحويلات طبقاً لتنظيمات صرف العملة الأجنبية لإقليم الطرف المتعاقد الآخر الذي تم تحقيق تلك الإيرادات داخله.

3. في حال وجود اتفاق خاص بين الطرفين المتعاقدين، ينظّم عملية تحويل الإيرادات، يتعيّن تطبيق هذا الاتفاق.

المادة 23 التسجيل

سيتمّ تسجيل هذا الاتفاق وأيّ تعديل طرأ عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي.

المادة 24 الدخول حيّز التنفيذ

يدخل هذا الاتفاق حيّز التنفيذ ابتداء من التاريخ الذي تبليغ فيه الحكومتان، كتابيا، بعضهما البعض باستيفاء إجراءاتهما الدستورية من أجل دخول هذا الاتفاق حيّز التنفيذ.

وإثباتا لذلك، قام الموقعان أدناه المخولان قانونا من قبل حكومتهما، بالتوقيع على هذا الاتفاق.

حرر في الجزائر، بتاريخ 18 نوفمبر سنة 2015، باللغات العربية والفرنسية والإنجليزية، ولكل نص نفس الحجية القانونية. وفي حال اختلاف حول تفسير هذا الاتفاق أو جدول طريقه، سيتمّ ترجيح النص الإنجليزي.

عن حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية	عن حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزير الشؤون الخارجية والتعاون الدولي	وزير الدولة، وزير الشؤون الخارجية والتعاون الدولي
رمطان لعامرة	جورج وليام فيلا

للطيران المدني، بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين، تعيين حكم أو حكم حسب ما تقتضيه الحالة. وفي هذه الحالة، يجب أن يكون الحكم الثالث من رعايا دولة أخرى غير الدولتين المعنيتين وأن يرأس هيئة التحكيم.

3. يلتزم الطرفان المتعاقدان بتنفيذ أي قرار يصدر طبقا لأحكام الفقرة الثانية من هذه المادة.

المادة 21 الاتفاقات المتعددة الأطراف

يمكن تعديل هذا الاتفاق وكذا جدول طريقه متى اقتضت الحاجة، وذلك بغرض توافقه مع أحكام أي اتفاق أو اتفاقية متعددة الأطراف واللذين قد يصبحان ملزمين للطرفين المتعاقدين.

المادة 22 إنهاء الاتفاق

يحق لأي طرف متعاقد، في أي وقت، أن يبلغ كتابيا للطرف المتعاقد الآخر قراره بإنهاء هذا الاتفاق. ويتعيّن إرسال هذا التبليغ في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي، وفي هذه الحالة ينتهي هذا الاتفاق بعد انقضاء اثني عشر (12) شهرا من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر التبليغ، ما لم يتم الاتفاق على سحب هذا التبليغ بإنهاء قبل انقضاء هذه المدة. وإن لم يُشعر الطرف المتعاقد الآخر باستلام التبليغ، فسيعتبر أنه قد استلمه بعد انقضاء أربعة عشر (14) شهرا من تاريخ استلام منظمة الطيران المدني الدولي للتبليغ.

الملحق

جدول الطريق

1. الطرق المستغلّة من طرف شركات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية :

نقاط الانطلاق	النقاط الوسيطة	نقاط الوصول	نقاط ما وراء ذلك
الجزائر	كلّ النقاط المتفق عليها من طرف سلطات الطيران.	مالطا	اليونان ونقطة أخرى يتفق عليها من طرف سلطات الطيران.

الملحق (تابع)

2. الطرق المستغلة من طرف شركات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة جمهورية مالطا :

نقاط الانطلاق	النقاط الوسيطة	نقاط الوصول	نقاط ما وراء ذلك
مالطا	كلّ النقاط المتفق عليها من طرف سلطات الطيران.	الجزائر العاصمة، ونقطة في الشمال ونقطة في الجنوب يُتفق عليهما لاحقا.	المغرب ونقطة أخرى يُتفق عليها من طرف سلطات الطيران.

ملاحظات :

أ. يتم الاتفاق على النقاط الوسيطة أو نقاط ما وراء ذلك على أي طريق محدد، من طرف سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين.

ب. يمكن إلغاء النقاط الوسيطة أو نقاط ما وراء ذلك على أي طريق محدد في أية رحلة جوية شرط أن تكون الخدمات المتفق عليها على الطرق قد بدأت وانتهت بإقليم الطرف المتعاقد الذي عين شركة النقل الجوي.

ت. يحق لأي شركة نقل جوي معيّنة خدمة أي نقطة وسيطة أو نقاط ما وراء ذلك، شريطة أن لا تمارس حقوق الحركة الجوية بموجب الحرية الخامسة بين هذه النقاط وبين إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

ث. يحق لأي شركة نقل جوي معيّنة خدمة أي نقطة وسيطة أو نقاط ما وراء ذلك، المحددة في هذا الملحق، شريطة ممارسة حقوق الحركة الجوية بموجب الحرية الخامسة بين هذه النقاط وبين إقليم الطرف المتعاقد الآخر، طبقا لموافقة سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين.

قرارات، مقررات، آراء

وزارة الدفاع الوطني

قرار مؤرخ في 7 ربيع الأول عام 1438 الموافق 7 ديسمبر سنة 2016، يتضمن إحداث لجنة تقنية مكلفة بتفتيش وصيانة وتكثيف المعالم الحدودية الجزائرية - النيجرية.

إن وزير الدفاع الوطني،

- تطبيقا لترتيبات محضر الاجتماع المتعلق بتفتيش وصيانة وتكثيف المعالم لحدود الدولة بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية والجمهورية النيجرية، الذي انعقد بنيامي بالنيجر من 25 إلى 27 أكتوبر سنة 2016،

- وبمقتضى الأمر رقم 67-211 المؤرخ في 13 رجب عام 1387 الموافق 17 أكتوبر سنة 1967 والمتضمن إنشاء وتنظيم المعهد الوطني لرسم الخرائط، المعدل والمتمم،

- وبمقتضى المرسوم رقم 83-379 المؤرخ في 15 شعبان عام 1403 الموافق 28 مايو سنة 1983 والمتضمن المصادقة على الاتفاقية الخاصة بوضع العلامات على الحدود بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وجمهورية النيجر، الموقعة بمدينة الجزائر في 5 يناير سنة 1983،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 94-96 المؤرخ في 12 ذي القعدة عام 1414 الموافق 23 أبريل سنة 1994 والمتضمن إحداث مصلحة للجغرافيا والكشف عن بعد للجيش الوطني الشعبي ومهامها،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 08-102 المؤرخ في 18 ربيع الأول عام 1429 الموافق 26 مارس سنة 2008 الذي يحدد القانون الأساسي النموذجي للمؤسسات العمومية ذات الطابع الصناعي والتجاري التابعة للقطاع الاقتصادي للجيش الوطني الشعبي،

- وبمقتضى المرسوم الرئاسي رقم 09-134 المؤرخ في 2 جمادى الأولى عام 1430 الموافق 27 أبريل سنة