حرّر ووقع بالجزائر في 10 جمادى الأولى عام 1444 الموافق 4 ديسمبر سنة 2022، في نسختين أصليتين باللغة العربية ولكل منهما نفس الحجية القانونية.

عن حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة
وزير الشؤون الخارجية والجالية الوطنية بالخارج
رمطان لعمامرة

عن حكومة المملكة الأردنية الهاشمية
نائب رئيس الوزراء ووزير الخارجية وشؤون المغتربين
أيمن الصفدي

★

مرسوم رئاسي رقم 23-400 مؤرّخ في 23 ربيع الثاني عام 1445 الموافق 7 نوفمبر سنة 2023، يتضمن التصديق على الاتفاق المتعلق بخدمات النقل الجوّي بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وحكومة جمهورية الكاميرون، الموقّع بياوندي بتاريخ 24 فبراير سنة 2021.

إنّ رئيس الجمهوريّة،

– بناء على تقرير وزير الشؤون الخارجية والجالية الوطنية بالخارج،

– وبناء على الدستور، لا سيما المادة 91 (7 و12) منه،

– وبعد الاطلاع على الاتفاق المتعلق بخدمات النقل الجوّي بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وحكومة جمهورية الكاميرون، الموقع بياوندي بتاريخ 24 فبراير سنة 2021،

يرسم ما يأتي :

المادة الأولى : يصدّق على الاتفاق المتعلق بخدمات النقل الجوّي بين حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة وحكومة جمهورية الكاميرون، الموقّع بياوندي بتاريخ 24 فبراير سنة 2021، وينشر في الجريدة الرّسميّة للجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة.

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

حرّر بالجزائر في 23 ربيع الثاني عام 1445 الموافق 7 نوفمبر سنة 2023.

عبد المجيد تبون

اتفاق يتعلق بخدمات النّقل الجوّي بين حكومة الجمهورية الجزائرية الدّيمقراطية الشّعبيّة وحكومة جمهورية الكاميرون

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

– باعتبارهما طرفين في اتفاقية الطيران المدني الدولي المفتوحة للتوقيع بمدينة شيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر سنة 1944، و

– رغبة منهما في إبرام اتفاق مكمل لهذه الاتفاقية بهدف إقامة خدمات النقل الجوّي بين إقليميهما وما وراء ذلك،

اتفقتا على الأحكام الآتية :

المادة الأولى

تعاريف

1– لأغراض هذا الاتفاق، وما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك :

أ) يعني مصطلح "**اتّفاقية**" اتّفاقية الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها بشيكاغو اعتباراً من السابع من شهر ديسمبر سنة 1944، و تشتمل على كل ملحق معتمد بموجب المادة 90 من تلك الاتفاقية وأي تعديل للملاحق أو للاتفاقية طبقا للمادتين 90 و94 منها، طالما أنّ هذه الملاحق والتعديلات معتمدة من كلا الطرفين المتعاقدين،

ب) تعني عبارة "**سلطات الطّيران**"، بالنسبة للجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة، الوزير المكلّف بالطيران المدني، وبالنسبة لجمهورية الكاميرون، الوزير المكلّف بالطيران المدني، أو في كلتا الحالتين، كل شخص أو هيئة مخوّلة لتأدية مهام تقوم بها حاليا السلطات المذكورة أعلاه، أو مهام مماثلة،

ج) تعني عبارة "**الناقل الجوّي المعيّن**" الناقل الجوّي المعيّن طبقا للمادة 4 من هذا الاتفاق،

د) يقصد بمصطلح "**إقليم**" المعنى المعطى له في المادة 2 من الاتفاقية،

هـ) يقصد بعبارات "**خدمة جويّة**" و"**خدمة جويّة دولية**" و"**ناقل جوّي**" و"**الهبوط لأغراض غير تجارية**"، المعاني المخصصة لكل منها في المادة 96 من الاتفاقية،

و) تعني عبارة "**الطرق المحدّدة**" الطرق المذكورة في جدول الطرق الملحق بهذا الاتفاق،

ز) تعني عبارة "**الخدمات المتّفق عليها**" الخدمات الجوّية المنتظمة للنقل المتميز أو المنسق للركاب والبريد والحمولة المنجزة مقابل أجر على الطرق المحددة،

ح) يعني مصطلح "**التعريفة**"، الأسعار التي يحدّدها الناقلون الجوّيون مباشرة أو بواسطة أعوانهم لنقل الركّاب، والأمتعة، والحمولة وكذا الشروط التي تطبّق بموجبها هذه الأسعار بما في ذلك الأجور والشروط المطبقة على الوكالات، باستثناء الأجور أو الشروط المطبقة على نقل البريد،

ط) تعني عبارة "**أتاوى الاستعمال**"، الإتاوة التي تفرضها السلطات المختصّة على الناقلين الجوّيين مقابل استعمال المطارات أو منشآت الملاحة الجوية من طرف الطائرات أو أطقمها أو ركّابها أو حمولتها.

ي) يعني مصطلح "**اتفاق**" هذا الاتفاق وملحقه، وكل التعديلات التي قد تدخل على هذا الاتفاق أو ملحقه المتفق عليها طبقا لأحكام المادة 20 من هذا الاتفاق.

2- يشكل الملحق جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق، وكل إشارة إلى الاتفاق تتضمن أيضا ملحقه، ما لم يتم الاتفاق صراحة على خلاف ذلك.

المادة 2

تطبيق اتفاقية الطيران المدني الدولي

تطبيقا لهذا الاتفاق، يلتزم الطرفان المتعاقدان بالامتثال لأحكام اتفاقية الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها بمدينة شيكاغو بتاريخ 7 ديسمبر سنة 1944، بما في ذلك ملحقاتها وكل تعديل على هذه الملحقات،فور تطبيق هذه الأحكام على الخدمات الجوية الدولية.

المادة 3

منح الحقوق

1 - يمنح كلّ طرف متعاقد للطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة أدناه، لغرض قيام الناقلين الجويين التابعين للطرف المتعاقد الآخر بالخدمات الجوّية الدولية المنتظمة :

أ) الحق في التحليق عبر إقليمه دون الهبوط،

ب) الحق في التّوقف في إقليمه لأغراض غير تجارية.

2- يمنح كلّ طرف متعاقد للطرف المتعاقد الآخر الحقوق المبينة في هذا الاتفاق لغرض إقامة واستغلال الخدمات الجوية الدولية المنتظمة على الطرق المحدّدة في ملحق هذا الاتفاق. ويتمتع الناقل الجوي المعيّن من طرف أي من الطرفين المتعاقدين وفي إطار استغلال خدمة متفق عليها على أي طريق محدد، بالإضافة إلى الحقوق المبينة في الفقرة 1 من هذه المادة، بالحق في التوقف في إقليم الطرف المتعاقد الآخر في النقاط المذكورة لهذا الطريق المحدد وذلك لغرض أخذ وإنزال الركاب وشحن وتفريغ الحمولة، بصفة منفصلة أو معا، بما في ذلك البريد من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الأول.

3- لا يوجد في أحكام هذا الاتفاق ما يمكن تفسيره على أنه يمنح الناقل الجوي التابع لأي من الطرفين المتعاقدين حق أخذ الركّاب أو أمتعتهم أو الحمولة، بما في ذلك البريد، من إقليم الطرف المتعاقد الآخر، بموجب استئجار أو أجر، نحو نقطة أخرى واقعة في إقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر.

المادة 4

تعيين الناقلين الجويين والترخيص لهم

1- يحق لكلّ طرف من الطرفين المتعاقدين تعيين ناقل أو عدّة ناقلين جوّيين عبر القناة الدبلوماسية، وذلك من أجل استغلال الخدمات المتفق عليها على الطرق المحدّدة في هذا الاتفاق بالنسبة لهذا الطرف المتعاقد، كما يحق له سحب التعيين أو استبداله بناقل جوّي آخر يتمّ تعيينه مسبقا.

2- بمجرّد استلام إشعار التعيين طبقا للفقرة 1- من هذه المادة، يتعيّن على سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، وفقا للقوانين والتنظيمات الخاصة بهذه الأخيرة، الإسراع في منح كل ناقل جوّي معيّن بهذه الكيفية الترخيصات الضرورية لاستغلال الخدمات المتفق عليها والتي تمّ تعيين هذا الناقل لأجلها، وذلك شريطة أن :

أ) أن يكون جزء جوهري من الملكية والمراقبة الفعلية لهذا الناقل الجوّي بين يدي الطرف المتعاقد الذّي عيّن الناقل الجوي،

ب) أن يستوفي الناقل المعيّن الشروط المحدّدة في القوانين والتنظيمات المطبّقة عادة في مجال استغلال النقل الجوّي الدوّلي من قبل الطرف الذي يدرس الطلب أو الطلبات،

ج) أن يكون الطرف الذي عيّن الناقل الجوّي قد تبنى وطبّق المعايير المنصوص عليها في المادة 13 (سلامة الطيران) والمادة 14 (أمن الطيران) من هذا الاتفاق.

3- بمجرّد الحصول على هذه الترخيصات، يتسنى للناقل الجوّي المعيّن الشروع، في أي وقت، في استغلال كل الخدمات المتفق عليها أو جزء منها، شريطة أن يمتثل الناقل الجوّي لأحكام هذا الاتفاق.

المادة 5

إلغاء أو تعليق رخصة الاستغلال

1– يحق لسلطات الطيران التابعة لكل طرف من الطرفين المتعاقدين إلغاء، أو تعليق، أو فرض بصفة مؤقتة أو دائمة، شروط خاصة بالترخيصات المذكورة في المادة 4 من الاتفاق الحالي إزاء الناقل الجوّي المعيّن من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك في حالة ما إذا :

أ) عجز ذلك الناقل عن إقناع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد المذكور باحترام القوانين و التنظيمات التي تُطبّقها عادة السلطات التابعة للطرف المتعاقد المانحة للحقوق،

ب) لم يتم تقديم الدليل على أن حصة جوهرية من الملكية والرقابة الفعلية للناقل المذكور موجودتان بين يدي الطرف المتعاقد الذي عيّن الناقل أو رعاياه،

ج) خالف الناقل، بأي طريقة من الطرق خلال استغلال الخدمات، الشروط المنصوص عليها في الاتفاق الحالي، ولا سيما المادة 13 (سلامة الطيران) والمادة 14 (أمن الطيران).

2– إذا لم يكن من الضروري المبادرة فورا إلى إلغاء، أو تعليق، أو فرض الشروط المنصوص عليها في الفقرة 1- من المادة الحالية لتفادي مخالفات جديدة للقوانين والتنظيمات أو لأحكام الاتفاق الحالي، فإنّه لا يمكن ممارسة هذا الحق إلاّ بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر، على أن يتمّ هذا التشاور في غضون الثلاثين (30) يوماً التي تلي تاريخ تقديم طلبها من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، إلاّ إن اتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

المادة 6

المبادئ التي تحكم استغلال الخدمات المتفق عليها

1– يحرص كل طرف من الطرفين المتعاقدين على أن تُتاح للناقلين الجوّيين المعيّنين التابعين للطرفين المتعاقدين فرص منصفة ومتكافئة في المنافسة من أجل استغلال الخدمات المتفق عليها والتي تخضع للاتفاق الحالي، على أن يسعى كل طرف متعاقد إلى أن يسيّر ناقله أو ناقلوه الجوّيون الذين تمّ تعيينهم في ظروف تسمح لهم باحترام هذا المبدأ، وعلى أن يتخذ التدابير الضرورية لضمان التقيد بهذا المبدأ كلّما اقتضت الحاجة ذلك.

2– من أجل استغلال الخدمات المتفق عليها، يحرص كل طرف متعاقد على أن يراعي ناقله أو ناقلوه الجويون المعيّنون مصالح الناقل أو الناقلين الجوّيين المعيّنين من قبل الطرف المتعاقد الآخر وذلك حتى لا تتضرّر الخدمات التي يقدّمها هؤلاء على كافة الطرق المشتركة أو على جزء منها.

3– يجب أن تكون الخدمات المتفق عليها، والتي يُقدّمها الناقلون الجوّيون المعيّنون من قبل الطرفين المتعاقدين على الطرق المحدّدة بين إقليميهما – ذات صلة وطيدة مع طلب نقل الزبائن، ويجب أن يكون هدفها الرئيسي هو توفير، بمعامل تعبئة معقول يتماشى والتعريفات المحدّدة طبقا لأحكام المادة 16 من الاتفاق الحالي، قدرة مناسبة لتلبية الاحتياجات الحالية والمستقبلية الخاصة بنقل الركّاب، والبضائع، و البريد، على أن يتمّ توزيع هذه القدرة بين الطرفين المتعاقدين بطريقة عادلة.

4– يجب أن يكون عرض النقل، المقترح من قبل الناقلين الجوّيين المعيّنين الساهرين على الحركة التي تتمّ انطلاقاً من نقاط الطريق المحدّدة الموجودة على إقليم بلدان أخرى أو في اتجاهها، مطابقا للمبادئ العامة التي تكون فيها الحمولة مرتبطة بـ :

أ) احتياجات الحركة انطلاقا من أو إلى إقليم الطرف المتعاقد الذي قام بتعيين الناقلين الجويين،

ب) احتياجات حركة المنطقة التي يتمّ عبورها، أخذاً بعين الاعتبار الخدمات المحلّية والجهوية، و

ج) احتياجات الرحلات المباشرة.

المادة 7

تطبيق القوانين والتنظيمات

1– سيتم تطبيق القوانين والتنظيمات والإجراءات الخاصة بأحد الطرفين المتعاقدين والمتعلّقة بدخول الطائرات التي تقدّم الخدمات الجوّية الدولية، إلى إقليمه أو خروجها منه، أو المتعلّقة باستغلال وملاحة هذه الطائرات خلال تواجدها على إقليمه، على طائرات الناقل أو الناقلين الجويين المعيّنين التابعين للطرف المتعاقد الآخر، وسيتمّ تطبيقها أيضا على هذه الطائرات عند دخول أو مغادرة إقليم الطرف المتعاقد الأول أو الإقامة عليه.

2– يتمّ احترام القوانين والتنظيمات الخاصة بأحد الطرفين المتعاقدين والمتعلّقة بدخول الركّاب، والأمتعة، والطاقم، والبضائع على متن الطائرات إلى إقليمه أو المتعلّقة بخروجها منه - من قبل هؤلاء الركّاب، والأمتعة، والطاقم، والبضائع التابعة للناقل أو للناقلين الجويين التابعين للطرف المتعاقد الآخر، أو باسمهم خلال دخول أو مغادرة إقليم أحد الطرفين المتعاقدين.

3- إنّ القوانين والتنظيمات المشار إليها في الفقرتين 1 - و2- من المادة الحالية هي نفس القوانين والتنظيمات التي تُطبّق على الطائرات الوطنية التي توفر خدمات جوّية دولية مماثلة، وكذا على الركّاب، والأمتعة، والطاقم، والبضائع، وعلى البريد المنقول على متن هذه الطائرات.

المادة 8

شهادات الملاحة والكفاءة والرخص

1- يقرّ الطرف المتعاقد الآخر بصحة شهادات الملاحة، والكفاءة، والرخص الصادرة أو المعتمدة طبقا لقوانين وأنظمة أحد الطرفين المتعاقدين والتي لا تزال سارية المفعول، بغرض استغلال الخدمات الجوية على الطرق المحدّدة، شريطة أن تكون معايير تسليم الشهادات المذكورة أو الرخص ومعايير المصادقة عليها معادلة، على الأقل، للمعايير التي يمكن اعتمادها بموجب الاتفاقية.

2- ومع ذلك، يحق لكل طرف متعاقد، لغرض التحليق و/أو الهبوط على إقليمه، رفض الاعتراف بصلاحية شهادات الكفاءة والرخص التي يسلّمها الطرف المتعاقد الآخر لرعاياه.

المادة 9

أتاوى الاستخدام

1- يجب أن تكون أتاوى الاستخدام، التي يمكن أن تتقاضاها السلطات أو الهيئات المختصة التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين لدى الناقل أو الناقلين الجوّيين المعيّنين التابعين للطرف المتعاقد الآخر مقابل استعمال مرافق وخدمات المطارات، ومرافق الأمن، والسلامة، والملاحة الجوية، والمرافق الأخرى التي تخضع لإدارتها، عادلة، ومعقولة، وغير تمييزية، وأن تكون موزّعة بالمساواة بين فئات المستعملين، وألاّ تفوق الأتاوى التي تُدفَع مقابل استعمال هذه الخدمات والمنشآت من طرف ناقل جوّي أخر يقوم باستغلال خدمات مماثلة.

2- يمكن لهذه الأتاوى أن تعكس، دون أن تتجاوز، نصيبا عادلا من التكلفة الإجمالية التي تتطلبها مرافق وخدمات المطارات، وكذا خدمات ومرافق الأمن، والسّلامة، والملاحة الجوية، و يتمّ توفير المرافق والخدمات، التي تدفع من أجلها الأتاوى، على أساس فعّال واقتصادي، وتقوم السلطات أو الهيئات المختصة التابعة لكل طرف متعاقد بإخطار الناقل أو الناقلين الجوّيين المعيّنين التابعين للطّرف المتعاقد الآخر بأي مشروع تعديل هام يطرأ على هذه الأتاوى، على أن يتمّ هذا الإخطار في أجل معقول يسبق تاريخ دخول التعديل المذكور حيز التنفيذ، وفي حالة ارتفاع الأتاوى، يشجع كل طرف متعاقد المشاورات بين السلطات أو الهيئات المختصة على إقليمه والناقلين الجويين الذين يستعملون الخدمات والمرافق.

المادة 10

الحقوق والرّسوم الجمركية

1- تعفى، على أساس المعاملة بالمثل وبصفة مؤقتة، الطائرات التي يستعملها الناقل أو الناقلون الجويون- الذين يعيّنهم الطرف المتعاقد الآخر، لأغراض الخدمات الجوية الدولية وكذا معدّاتها العادية، ووقودها، وزيوت تشحيمها، وإمداداتها التقنية الاستهلاكية، وقطع غيارها، بما في ذلك المحرّكات، ومؤن الطائرة (التي تشمل على سبيل الذكر وبصفة غير حصرية الأطعمة، والمشروبات والكحول و التبغ و غيرها من المواد المخصّصة للبيع للركاب أو لاستهلاكها بكميات محدودة خلال الرحلة)، أجهزتها على اليابسة، والمواد الأخرى المخصّصة للاستعمال أو المستعملة فقط في استغلال أو في صيانة الطائرات التي تقوم بخدمة جوية دولية عند دخولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، و في انتظار إعادة تصديرها، من جميع الحقوق الجمركية، والقيود على الواردات، والضرائب العينية والرسوم على الرأسمال، وحقوق التفتيش، وحقوق الإنتاج، والحقوق أو الأتاوى المماثلة التي تتقاضاها السلطات الوطنية أو المحلية، شريطة أن تبقى هذه المعدّات والتجهيزات على متن الطائرة.

2- كما تعفى، على أساس المعاملة بالمثل، من الضرائب، والحقوق، ورسوم التفتيش، و الأتاوى المذكورة في الفقرة 1- من هذه المادة، باستثناء الأتاوى المبنية على أساس تكلفة الخدمات المقدّمة :

أ) مؤن الطائرات التي يتمّ إدخالها أو تقديمها على إقليم أحد الطرفين المتعاقدين والمأخوذة على متن الطائرة، في حدود معقولة، لاستعمالها على متن الطائرة عند مغادرة الناقل أو الناقلين الجوّيين المعيّنين من قبل الطرف المتعاقد الآخر الذي يقوم بخدمات جوية دولية، حتى ولو كانت هذه المؤن مخصّصة للاستعمال على جزء من المسافة المقطوعة فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي تمّ أخذها منه،

ب) المعدّات العادية وقطع الغيار، بما في ذلك المحرّكات، التي أدخلت على إقليم أحد الطرفين المتعاقدين بغرض صيانة، وتصليح، وتموين طائرة الناقل الجوّي المعيّن التابع للطرف المتعاقد الآخر الذي يضمن خدمات جوية دولية،

ج) الوقود، وزيوت التشحيم، والإمدادات التقنية الاستهلاكية التي يتم إدخالها أو تقديمها على إقليم أحد الطرفين المتعاقدين لاستعمالها على متن طائرة الناقل الجوّي المعيّن التابع لأحد الطرفين المتعاقدين الذي يضمن خدمات جوّية دولية، حتى ولو كانت هذه التجهيزات مخصّصة للاستعمال على جزء من المسافة المقطوعة فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي تمّ أخذها منه،

د) المطبوعات، والوثائق الإعلانية الترويجية، بما في ذلك و ليس فقط، المواقيت، والمنشورات والمطبوعات والتي يتمّ إدخالها على إقليم أحد الطرفين المتعاقدين، والمخصّصة للتوزيع المجّاني من قبل الناقل أو الناقلين الجوّيين المعينين التابعين للطرف المتعاقد الآخر.

3– يجوز أن يطلب وضع المعدات والامدادات المحدّدة في الفقرتين 1- و2- من هذه المادة تحت إشراف أو مراقبة السلطات المختصّة.

المادة 11

النشاطات التجارية

1– يحق للناقل أو الناقلين الجوّيين المعينين التابعين لأحد الطرفين المتعاقدين، وعلى أساس المعاملة بالمثل، إقامة مكاتب على إقليم الطرف المتعاقد الآخر وهذا للترقية وبيع خدمات النقل الجوي.

2– يحق للناقل أو الناقلين الجويين المعيّنين التابعين لأحد الطرفين المتعاقدين، وعلى أساس المعاملة بالمثل، بإدخال إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر وإقامة مستخدميهم المكلفين بالتسيير والاستغلال ومستخدميهم التجاريين وكل مستخدمين آخرين متخصصين ضروريين للقيام بالنقل الجوي.

3– يمنح كل طرف متعاقد لموظّفي الناقل أو الناقلين الجوّيين المعينين التابعين للطرف المتعاقد الآخر الضروريين، وعلى أساس المعاملة بالمثل، تصريحا بدخول طاقم وركّاب، وحمولة الناقل الجوي التابع للطرف المتعاقد الآخر إلى إقليمه بالمطار وبالمناطق المتعلقة باستغلال الطائرات.

4– يمنح كل طرف متعاقد للناقل أو الناقلين الجوّيين المعيّنين التابعين لأحد الطرفين المتعاقدين، وعلى أساس المعاملة بالمثل، الحق بإدخال إلى إقليمه والإقامة فيه لفترات قصيرة لا تتجاوز تسعين (90) يوما، مستخدمين إضافيين يحتاج إليهم الناقل أو الناقلون الجويون المعينون التابعون للطرف المتعاقد الآخر لممارسة نشاطاتهم.

5– يتأكد الطرفان المتعاقدان من أن يتمكن الركّاب على اختلاف جنسياتهم، من اقتناء تذاكر لدى الناقل الجوي الذي يختارونه، وذلك بالعملة المحلية أو بأي عملة قابلة للتحويل بحرية مقبولة من طرف هذا الناقل الجوي، كما تطبق هذه المبادئ على نقل الحمولة أيضاً.

6– وعلى أساس المعاملة بالمثل، يحق للناقل أو الناقلين الجويين المعيّنين التابعين لأحد الطرفين المتعاقدين بيع تذاكر النقل الجوّي الخاصة بالمسافرين وبالبضائع على إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وهذا بالعملة المحلية أو بأي عملة أخرى قابلة للتحويل الحر، سواء في مكاتبهم الخاصة أو عن طريق أعوان معتمدين من اختيارهم، وبالتالي، يحق للناقل أو الناقلين الجويين المعيّنين التابعين لأحد الطرفين المتعاقدين فتح وحفظ حسابات بنكية اسمية على إقليم الطرف المتعاقد الآخر، وذلك باستعمال عملة أحد الطرفين المتعاقدين أو أي عملة أخرى قابلة للتحويل بحرية، حسب اختيارهم.

المادة 12

تحويل فائض الإيرادات

1– يمنح كل طرف متعاقد للناقل أو الناقلين الجوّيين المعينين التابعين للطرف المتعاقد الآخر، وعلى أساس المعاملة بالمثل وبناء على الطلب، حق تبديل وتحويل إلى إقليم أو أقاليم من اختيارهم، فائض الإيرادات المحلية المستخلصة من بيع خدمات النقل الجوي (نقل الركّاب والأمتعة والبريد والحمولة) في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، ويرخص بتبديل هذا الفائض وتحويله بسرعة دون قيد أو ضريبة، وبسعر الصرف المعمول به بتاريخ التحويل.

2– إذا كان نظام التسوية القائم بين الطرفين المتعاقدين خاضعاً لاتفاق خاص، فإنّه سيتمّ تطبيق هذا الاتفاق.

المادة 13

سلامة الطيران

1– يحق لكلّ طرف من الطرفين المتعاقدين طلب، في أي وقت من الأوقات، مشاورات حول معايير السلامة التي يتبناها الطرف المتعاقد الآخر والتي تتعلّق بالمرافق الجوّية، وبالطاقم، وبالطائرات، وباستغلالها، على أن تتم هذه المشاورات في غضون ثلاثين (30) يوماً من تاريخ الطلب.

2– إذا تبيّن لأحد الطرفين المتعاقدين، على إثر هذه المشاورات، أنّ الطرف المتعاقد الآخر لم يراع ولم يطبق تطبيقا فعليا، في المجال المذكور في الفقرة 1-، معايير

السلامة، بحيث تعادل على الأقل الحد الأدنى للمعايير الدنيا المحدّدة في الوقت المناسب بمقتضى الاتفاقية، فإنّه يتعيّن على الطرف المتعاقد الأوّل إشعار الطرف المتعاقد الآخر بهذه الاستشارات، على أن يقوم الطرف الآخر باتخاذ الإجراءات التصحيحية اللازمة، وإذا أغفل الطرف المتعاقد الآخر اتّخاذ الإجراءات المناسبة في أجل معقول، وعلى أي حال، في غضون الثلاثين (30) يوما أو في أجل أطول، يتفق عليه الطرفان، فإنّه يتعيّن تطبيق المادة 5 من الاتفاق الحالي.

3– بالرغم من الالتزامات المشار إليها في المادة 33 من الاتفاقية، فقد تمّ الاتفاق على أنّ كلّ طائرة مستغلّة أو مستأجرة من قبل الناقل أو الناقلين الجويين التابعين لأحد الطرفين المتعاقدين للقيام بخدمات من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، يمكن، أثناء تواجدها في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، أن تخضع على متن أو خارج الطائرة من طرف الممثلين المؤهّلين التابعين للطرف المتعاقد الآخر، لغرض التأكّد من صلاحية وثائق الطائرة و وثائق أفراد طاقمها، وكذا التأكد من الحالة الخارجية للطائرة وأجهزتها (ويسمّى هذا الفحص فيما يأتي من هذه المادة "التفتيش على اليابسة") شريطة ألاّ يترتّب على هذا الإجراء تأخّر غير معقول.

4– في حال ما أدّى تفتيش ما أو سلسلة من التفتيشات على اليابسة إلى ما يأتي :

أ) أسباب جديّة بأنّ الطائرة أو استغلالها لا يتماشى مع الحد الأدنى للمعايير المعتمدة في ذلك الوقت وفقا للاتفاقية، أو

ب) أسباب جديّة من وجود قصور في التبني والتنفيذ الفعلي لمعايير السلامة السارية المفعول في ذلك الوقت وفي التطبيق الفعّال لها وفقا للاتفاقية، و ذلك تحقيقا لأغراض المادة 33 من الاتفاقية، فسيكون الطرف المتعاقد القائم على الفحص حرّا في تقرير ما إذا كانت المعايير التي تمّ على أساسها إصدار واعتماد الشهادات أو الرّخص المتعلقة بهذه الطائرة أو مستغلها أو طاقمها، والتي تُستغلّ بموجبها تلك الطائرة، لا تعادل أو لا تفوق المعايير الدنيا المعمول بها في ذلك الوقت وفقا للاتفاقية.

5– في حال رفض الناقل أو الناقلين الجوّيين التابعين لأحد الطرفين المتعاقدين عملية التفتيش على اليابسة للطائرة المستغلة وفقا للفقرة 3- أعلاه، فإنّه يتسنى للطرف المتعاقد الآخر الاستدلال، بكل حرية، على وجود أسباب جدّية من نوع تلك المذكورة في الفقرة 4- أعلاه، والخلوص إلى الاستنتاجات المشار إليها في تلك الفقرة.

6– يحتفظ كلّ طرف من الطرفين المتعاقدين بحقّ التعليق أو التعديل الفوري لرخصة الاستغلال الممنوحة لناقل أو ناقلين جوّيين تابعين للطرف المتعاقد الآخر، وذلك في حال خلوص الطرف المتعاقد الأول إلى ضرورة اتخاذ إجراء عاجل لضمان سلامة استغلال الناقل أو الناقلين الجويين، سواء أكان ذلك على إثر تفتيش أو سلسلة من التفتيشات على اليابسة، أو على إثر رفض القيام بالتفتيش على اليابسة، أو رفض المشاورات، أو أي شكل آخر من الحوار، كما سيتمّ تعليق أي إجراء اتخذه أحد الطرفين المتعاقدين طبقا للفقرتين 2- أو6- من هذه المادة، إذا زالت الأسباب التي اقتضت اتخاذه.

المادة 14

أمن الطيران

1– وفقا لحقوقهما والتزاماتهما المحدّدة بموجب القانون الدولي، يُؤكد الطرفان المتعاقدان أنّ التزامهما المتبادل لحماية أمن الطيران المدني ضد أفعال التدخل غير المشروع يُشكّل جزءاً لا يتجزأ من الاتفاق الحالي، ودون تقييد مدى شمول حقوقهما والتزاماتهما بموجب القانون الدولي، يقوم الطرفان المتعاقدان، على وجه التحديد، بالعمل وفقا لأحكام الاتفاقية المتعلّقة بالجرائم وببعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات والموقّع عليها بطوكيو بتاريخ 14 سبتمبر سنة 1963، والاتفاقية المتعلّقة بقمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات والموقّع عليها بلاهاي بتاريخ 16 ديسمبر سنة 1970، واتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني، الموقّع عليها بمونتريال بتاريخ 23 سبتمبر سنة 1971، والبرتوكول الخاص بقمع أعمال العنف غير المشروعة في مطارات الطيران المدني الدولي، المتمّم للاتفاقية المتعلّقة بقمع الأعمال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني المفتوحة للتوقيع بمونتريال بتاريخ 24 فبراير سنة 1988، والاتفاقية الخاصة بالتأشير على المتفجرات البلاستيكية والورقية بهدف الكشف عنها والموقّع عليها بمونتريال بتاريخ أوّل مارس سنة 1991، وكل اتفاق آخر متعدّد الأطراف يخص أمن الطيران المدني ويلزم الطرفين المتعاقدين.

2– يقدّم كل طرف متعاقد للطرف المتعاقد الآخر، وعند الطلب، المساعدة الضرورية وذلك لتفادي الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، وتفادي الأفعال غير المشروعة الأخرى ضدّ أمن تلك الطائرات، وركّابها، وطاقمها، والمطارات ومرافق الملاحة الجوية، وكذا تفادي أيّ تهديد آخر يمسّ أمن الطيران المدني.

3– في إطار علاقتهما المتبادلة، يتصرّف الطرفان المتعاقدان طبقا للأحكام المتعلقة بأمن الطيران المحدّدة من طرف المنظّمة الدولية للطيران المدني والتي تعدّ كملاحق لاتفاقية شيكاغو، وذلك في حدود تطبيق هذه الأحكام عليهما، كما يلزمان مستغلي الطائرات، الذين تقع مقرّات استغلالهم الرئيسية أو إقامتهم الدّائمة بإقليم الطرفين المتعاقدين، ومستغلّي المطارات الكائنة بإقليمهما، بالتصرّف وفقا لهذه الأحكام المتعلّقة بأمن الطيران، وفي هذه الفقرة، يتضمن الرجوع إلى الأحكام المتعلّقة بأمن الطيران أي تباين يُبلّغ عنه الطرف المتعاقد المعني، ويتولّى كل طرف متعاقد تبليغ الطرف المتعاقد الآخر مسبقا بأي تباين فيما يخص هذه الأحكام.

4– يوافق كل طرف متعاقد على إمكانية إلزام مستغلي طائراته باحترام الأحكام المتعلّقة بأمن الطيران وذلك عند انطلاق الرحلة أو خلال تواجدهم على إقليم الطرف المتعاقد الآخر طبقا للتشريع المعمول به في هذا البلد، وطبقا للمادة 7 من الاتفاق الحالي، كما يعمل كل طرف متعاقد على تطبيق الإجراءات المناسبة تطبيقا فعلياً على إقليمه، من أجل حماية الطائرات وتفتيش الركّاب، والطاقم، وأمتعتهم، والحمولة، ومُؤن الطائرة، وذلك قبل وأثناء عمليتي الصعود أو الشحن. ويتعيّن على كل طرف متعاقد دراسة بعناية أي طلب يتلقاه من الطرف المتعاقد الآخر من أجل وضع تدابير أمنية خاصة لكن معقولة لمواجهة أي تهديد كان.

5– في حالة وقوع حادث استيلاء غير مشروع على طائرة مدنية، أو في حالة وجود تهديد بحدوثه، أو في حالة القيام بأفعال غير مشروعة أخرى ضد سلامة الركّاب، أو الطاقم، أوالطائرات أو المطارات، أو ضدّ مرافق الملاحة الجوية، يتعاون الطرفان المتعاقدان في ما بينهما، وذلك بتسهيل الاتصالات وباتخاذ التدابير الأخرى، لإنهاء بسرعة وبكل سلامة مثل هذا الحادث أو التهديد.

6– إذا توفرت لأحد الطرفين المتعاقدين أسباب معقولة للحكم بأن الطرف المتعاقد الآخر لم يحترم الأحكام المتعلّقة بأمن الطيران المنصوص عليها في هذه المادة، فيمكنه حينئذ، أن يطالب الطرف المتعاقد الأخر بإجراء مشاورات فورية، وفضلا عن أحكام المادة 5 من الاتفاق الحالي، فإن عدم التوصّل إلى اتفاق مرض في آجل خمسة عشر (15) يوما، ابتداء من تاريخ هذا الطلب، يشكّل سببا كافيا لتعليق الحقوق الممنوحة للطرفين المتعاقدين طبقا للاتفاق الحالي، وفي حالة الاستعجال الناتج عن تهديد مباشر واستثنائي لأمن الركاب، والأطقم، أو طائرات أحد الطرفين المتعاقدين، وإذا لم يحترم الطرف المتعاقد الآخر الالتزامات الناشئة عن الفقرتين 4- و5- من هذه المادة، على أكمل وجه، يمكن، حينئذ، للطرف المتعاقد الآخر اتّخاذ، وعلى الفور، إجراءات مؤقتة وملائمة لمواجهة هذا التهديد، على أنّه يتمّ تعليق أي إجراء متّخذ طبقا لهذه الفقرة بمجرّد امتثال الطرف المتعاقد الآخر لأحكام هذه المادة في مجال الأمن.

المادة 15

خدمات المساعدة عند التوقّف

1– مع مراعاة القوانين والتنظيمات الخاصة بكلّ طرف متعاقد، يحق لكلّ ناقل جوّي معين على إقليم الطرف المتعاقد الآخر، القيام بالمساعدة الذاتية أثناء التوقف، أو اختيار، بموافقته واحد من بين مقدمي الخدمات المتنافسين والمرخص لهم والذين يوفرون المساعدة عند التوقف الكلّي أو الجزئي.

2– في حال ما إذا كانت القوانين والتنظيمات المعمول بها تحدّ من المساعدة الذاتية أو تمنعها، وفي حال انعدام المنافسة الفعلية بين مقدمّي خدمات المساعدة عند التوقف، لن يتمّ التمييز في التعامل مع أي ناقل جويّ معيّن فيما يتعلّق باللجوء إلى المساعدة الذاتية وإلى خدمات المساعدة عند التوقف التي يوفرها مقدّم خدمات واحد أو أكثر.

المادة 16

التعريفات

1– تحدّد التعريفات المطبّقة من قبل الناقل أو الناقلين الجوّيين المعيّنين التابعين لأحد الطرفين المتعاقدين بالنسبة للنقل، من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، في مستويات معقولة، وهذا بالأخذ بعين الاعتبار كافة العوامل المرتبطة بها، بما في ذلك تكاليف الاستغلال، وخصائص الخدمات، ونسبة العمولات، والأرباح المعقولة، وتعريفات الناقلين الجوّيين الآخرين.

2– تودع التعريفات لدى سلطات الطيران قبل ثلاثين (30) يوماً، على الأقل، من التاريخ المحدّد لدخولها حيز التنفيذ، ويمكن تقليص هذا الأجل في حالات خاصة، شريطة موافقة السلطات المذكورة على ذلك، وفي حالة عدم إعلان أي من سلطات الطيران معارضتها لأي تعريفة مودعة طبقا لهذه الفقرة في غضون ثلاثين (30) يوما، تعتبر التعريفة موافقا عليها.

3– يمكن كل طرف متعاقد الاعتراض في الآجال المنصوص عليها في الفقرة 2- على التعريفات المودعة من طرف أحد الناقلين الجوّيين المعينين.

4– يسمح بالاعتراض على التعريفات في حالة عدم احترام الشروط المذكورة في الفقرة 1-، وخاصة في حالات التعريفات التمييزية، والتعريفات المبالغ في ارتفاعها، وبسبب التعسف الناتج عن موقف مسيطر، وكذا بسبب التعريفات المنخفضة بشكل مصطنع، بسبب الإعانات والمساعدات المباشرة أو غير المباشرة، أو بسبب التعريفات التي من شأنها منع المنافسة، أو تقييدها، أو القضاء عليها.

5– وإذا ما ارتأى أحد الطرفين المتعاقدين أنّ التعريفة المودعة أو الممارسة من قبل الناقل الجوّي المعيّن من قبل الطّرف المتعاقد الآخر، تنطبق عليها أحكام الفقرة 4- من هذه المادة، فإنّه يمكن له أن يطلب من الطرف المتعاقد الآخر عقد مشاورات، مع توضيح السبب، وتجرى هذه المشاورات في غضون ثلاثين (30) يوماً بدءاً من تاريخ استلام الطّلب، وإذا توصّل الطرفان إلى اتفاق حول التعريفة المعنية، يتّخذ كل طرف متعاقد التدابير اللاّزمة لتنفيذ هذا الاتفاق، وإذا حدث عكس ذلك، تبقى أو تصبح التعريفة سارية المفعول.

المادة 17

الموافقة على البرامج

1– تخضع برامج الناقل أو الناقلين الجوّيين المعينين والتابعين لأحد الطرفين المتعاقدين لموافقة سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر.

2– ويتم الإبلاغ عن هذه البرامج قبل ثلاثين (30) يوما على الأقل، من استغلالها، إذ تحدّد هذه البرامج خاصة الخدمات المنتظمة، ووتيرتها، وأنواع الطائرات ومواصفاتها، وعدد المقاعد المتوفّرة لخدمة المسافرين، وفي بعض الحالات، يمكن تقليص هذا الأجل المحدّد بثلاثين (30) يوماً، شريطة أن توافق سلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين على ذلك.

3– يخضع كل تعديل على البرامج الموافق عليه من ناقل جوي معيّن تابع لأحد الطرفين المتعاقدين، لموافقة سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، وذلك في أجل خمسة عشر (15) يوما، على الأقل، قبل استغلالها.

المادة 18

العبور

1– يخضع الركّاب والحمولة العابرة لإقليم أحد الطرفين المتعاقدين لمراقبات مبسّطة.

2– تعفى الحمولة والأمتعة العابرة لإقليم أحد الطرفين المتعاقدين من كافة الحقوق الجمركية ونفقات التفتيش، والحقوق والأتاوى الأخرى.

المادة 19

الإحصاءات

يتعيّن على سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين تبليغ سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر، أو تكلف الناقل أو الناقلين الجوّيين بتبليغها بناء على طلبها، بالمعلومات الإحصائية الدورية التي من الممكن أن تكون ضرورية بصفة عقلانية لفحص استغلال الخدمات المتّفق عليها.

المادة 20

المشاورات والتعديلات

1– تقوم سلطات الطيران التابعة للطّرفين المتعاقدين، وفي جو من التعاون الوثيق، بالتشاور فيما بينها كلّما اقتضى الأمر ذلك للسهر على التطبيق المرضي لمبادئ وأحكام هذا الاتفاق. وتُباشر هذه المشاورات في غضون ستين (60) يوماً، ابتداء من تاريخ استلام طلب المشاورات من طرف أحد الطرفين المتعاقدين.

2– يمكن أي طرف متعاقد أن يطلب، في أي وقت شاء، من الطرف المتعاقد الآخر إجراء مشاورات لغرض تفسير أحكام هذا الاتفاق، أو من أجل إجراء أي تعديل أو تغيير في أحكام هذا الاتفاق أو في ملحقه، ويمكن إجراء هذه المشاورات بين سلطات الطيران شفويا أو عن طريق المراسلة، على أن تباشر هذه المشاورات في غضون ستين (60) يوما من تاريخ استلام طلب عقد المشاورات الذي يقدّمه أحد الطرفين المتعاقدين.

3– تدخل التعديلات أو التغييرات التي تطرأ على هذا الاتفاق، المتفق عليها بين الطرفين المتعاقدين بموجب أحكام الفقرة 2- من هذه المادة، حيز التنفيذ بعد التأكد عن طريق القناة الدبلوماسية على استكمال الإجراءات المطلوبة من قبل كلّ من الطرفين المتعاقدين.

المادة 21

تسوية الخلافات

1– في حالة وجود خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق، يسعى الطرفان المتعاقدان أولاً لتسويته عن طريق المفاوضات المباشرة بين سلطتي الطيران طبقا لأحكام المادة 20 من هذا الاتفاق.

2– إذا تعذر على سلطات الطيران للطرفين المتعاقدين التوصّل إلى اتفاق، يمكن البحث عن تسوية للخلاف عن طريق المشاورات الدبلوماسية، يشرع في هذه المشاورات في أجل ستين (60) يوماً، ابتداء من تاريخ استلام طلب التشاور من طرف أحد الطرفين المتعاقدين.

3- إذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصّل إلى تسوية بواسطة المفاوضات طبقا للفقرتين 1- و2- من هذه المادة، جاز لهما إما الاتفاق على إحالة الخلاف، لاتخاذ قرار بشأنه، إلى شخص أو هيئة معينة باتفاق مشترك، أو إحالته، بطلب من أحد الطرفين المتعاقدين، ولاتخاذ قرار بشأنه، إلى محكمة تحكيم مكوّنة من ثلاثة محكّمين. وفي هذه الحالة، يختار كل طرف متعاقد محكّما، أماً المحكم الثالث، فلا يجب أن يكون من بلد أحد الطرفين المتعاقدين، ويعينه المحكّمان الاثنان ويمارس مهام رئيس المحكمة. ويعيّن كل طرف متعاقد محكّمه خلال ستين (60) يوماً، ابتداء من تاريخ استلام أحد الطرفين المتعاقدين من الطرف المتعاقد الآخر طلب التحكيم المرسل عن طريق القناة الدبلوماسية، ويتم تعيين المحكّم الثالث خلال الستين (60) يوماً التي تلي تعيين المحكّمين الآخرين. إذا تعذر على أحد الطرفين المتعاقدين تعيين محكّم خلال الفترة المحددة أو إذا لم يتم تعيين المحكّم الثالث في الفترة المحددة، فإنه يمكن رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين، القيام بتعيين محكّم أو عدة محكّمين بحسب ما تقتضيه الحالة.

4- تحدّد محكمة التحكيم بكل حرية قواعد إجراءاتها. وتكون أعباء المحكّمين الوطنيين على عاتق الطرفين المتعاقدين اللّذين قاما بتعيينهما، توزّع مناصفة جميع نفقات محكمة التحكيم الأخرى بين الطرفين المتعاقدين.

5- يمتثل الطرفان المتعاقدان لكل قرار يصدر بموجب الفقرة 3- من هذه المادة.

6- في حال عدم امتثال أحد الطرفين المتعاقدين للقرار الصادر بموجب الفقرة 3- من هذه المادة وطالما استمر في عدم الامتثال له، يمكن الطرف المتعاقد الآخر تحديد أو رفض، أو إلغاء كل حق أو امتياز ممنوح بموجب هذا الاتفاق.

المادة 22

الاتفاقات المتعدّدة الأطراف

بعد دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، إذا أصبح الطرفان المتعاقدان مرتبطين باتفاق متعدّد الأطراف بخصوص مسائل يحكمها هذا الاتفاق، ترجح أحكام هذا الاتفاق. ويمكن الطّرفين المتعاقدين القيام بمشاورات طبقا للمادة 20 من هذا الاتفاق بغرض معرفة إلى أي حد يتأثر هذا الاتفاق بأحكام هذا الاتفاق المتعدّد الأطراف وإذا كان من المناسب مراجعة هذا الاتفاق لأخذ الاتفاق المتعدّد الأطراف في الحسبان.

المادة 23

إنهاء الاتفاق

يجوز لكل طرف من الطرفين المتعاقدين، في أي وقت، إخطار الطرف المتعاقد الآخر، كتابياً أو عبر القناة دبلوماسية، بنيته في إنهاء العمل بهذا الاتفاق، وينبغي أن يوجّه هذا الإخطار في الوقت ذاته إلى المنظمة الدولية للطيران المدني. وفي هذه الحالة، ينتهي العمل بهذا الاتفاق بعد اثني عشر (12) شهراً من تاريخ استلام الطرف المتعاقد الآخر لهذا الإخطار، إلا إذا تم الاتفاق على قرار سحب الإخطار قبل انتهاء هذا الأجل. وفي حال ما إذا لم يقدّم الطرف الآخر إشعارا باستلام الإخطار، فيعتبر هذا الإخطار و كأنّه قد استلم خمسة عشر(15) يوماً من تاريخ إشعار المنظمة الدولية للطيران المدني باستلامه.

المادة 24

التسجيل في المنظمة الدولية للطيران المدني

سيتمّ تسجيل هذا الاتفاق لدى المنظمة الدولية للطيران المدني.

المادة 25

الدخول حيز التنفيذ

يقوم كل طرف متعاقد بإخطار الطرف المتعاقد الآخر باستكمال الإجراءات الدستورية المطلوبة فيما يخص دخول الاتفاق الحالي حيز التنفيذ، وسيصبح سارياً في أوّل أيام الشهر الثاني الذي يلي تاريخ استلام الإخطار الثاني.

إثباتاً لما ذكر، قام الموقّعان أدناه المخولان أصولا من قبل حكومتيهما بالتوقيع على هذا الاتفاق.

حرّر في ياوندي، في 24 فبراير سنة 2021، في نسختين أصليتين باللغات العربية والفرنسية والإنجليزية، ولكل النصوص نفس الحجية القانونية. وفي حال الاختلاف في التفسير، يرجح النص باللغة الفرنسية.

عن حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة	عن حكومة جمهورية الكاميرون
سفير الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة بجمهورية الكاميرون	وزير النقل
مرزاق بجاوي	جون نقال بيبيه ارنيست ماسينا

الملحق

جدول الطرق

1. الطرق الجوّية التي يمكن استغلالها من طرف الناقل أو الناقلين الجوّيين المعيّنين من قبل حكومة الجمهوريّة الجزائريّة الدّيمقراطيّة الشّعبيّة :

نقاط الانطلاق	النقاط الوسيطة	النقاط بالكاميرون	نقاط ما وراء ذلك
كافة النقاط بالجزائر	كافة النقاط	كافة النقاط بالكاميرون	كافة النقاط

2. الطرق الجوّية التي يمكن استغلالها من طرف الناقل أو الناقلين الجوّيين المعيّنين من قبل حكومة جمهورية الكاميرون :

نقاط الانطلاق	النقاط الوسيطة	النقاط بالجزائر	نقاط ما وراء ذلك
كافة النقاط بالكاميرون	كافة النقاط	كافة النقاط بالجزائر	كافة النقاط

ملاحظات :

– يحقّ للناقلين الجوّيين المعيّنين من قبل الطرفين المتعاقدين في كل الرحلات أو في أيّ رحلة عدم خدمة أيّ نقطة من النقاط الواردة في جدول الطرق المشار إليه أعلاه، شريطة أن تنطلق الخدمات المتفق عليها أو أن تنتهي بإقليم كل واحد منهما.

– يحقّ للناقلين الجويين المعيّنين من قبل الطرفين المتعاقدين استغلال الخدمات الجوّية المنتظمة بواسطة طائراتهم أو بواسطة الطائرات المستأجرة (مزوّدة بالطاقم أو دونه).

– يتوقّف منح حقوق حركة الحرية الخامسة لناقل جوّي واحد أو لعدّة ناقلين جوّيين معيّنين تابعين لكل طرف متعاقد، على اتفاق بين سلطات الطيران.