



# MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

---

Warszawa, dnia 4 października 2013 r.

Poz. 792

## UMOWA

**między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Algierskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej  
o transporcie lotniczym,**

podpisana w Warszawie dnia 7 lipca 2011 r.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Algierskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, zwane dalej „Umawiającymi się Stronami”;

Będąc stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 roku;

Dążąc do rozwijania współpracy w dziedzinie transportu lotniczego i przyczynienia się do postępu w międzynarodowym lotnictwie cywilnym;

Dążąc do zawarcia umowy o transporcie lotniczym w celu ustanawiania połączeń lotniczych między ich odpowiednimi terytoriami;

Uzgodniły, co następuje:

## Artykuł 1 DEFINICJE

1. Dla celów niniejszej umowy, o ile z kontekstu nie wynika inaczej:

(a) wyrażenie „Konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 roku i obejmuje każdy załącznik przyjęty zgodnie z artykułem 90 tej Konwencji oraz każdą zmianę załączników lub Konwencji przyjętą zgodnie z jej artykułami 90 i 94, w zakresie, w jakim te załączniki i zmiany zostały przyjęte przez obie Umawiające się Strony;

(b) wyrażenie „władze lotnicze” oznacza w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej, Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a w przypadku Algierskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, Ministerstwo odpowiedzialne za sprawy lotnictwa cywilnego albo w obu przypadkach każdy inny organ lub osobę prawnie upoważnioną do pełnienia funkcji wykonywanych przez wymienione władze;

(c) wyrażenie „wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze” oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone i upoważnione zgodnie z artykułem 3 (Wyznaczenie i zezwolenie) niniejszej umowy;

(d) wyrażenia „uzgodniona linia” i „określona trasa” oznaczają odpowiednio międzynarodową linię lotniczą ustanowioną zgodnie z artykułem 2 (Przyznanie praw) niniejszej umowy oraz trasę określoną w załączniku do niniejszej umowy;

(e) wyrażenie „taryfa” oznacza cenę, pobieraną za przewóz pasażerów, bagażu i ładunków oraz warunki stosowania tych cen, włączając ceny i warunki innych usług świadczonych przez przedsiębiorstwo lotnicze, związanych z przewozem lotniczym, z wyłączeniem jednak opłaty i warunków przewozu poczty;

(f) wyrażenie „terytorium Umawiającej się Strony” oznacza terytorium Państwa, którego Rząd jest Stroną niniejszej umowy;

(g) wyrażenie „Państwo Członkowskie” oznacza państwo, które jest obecnie albo będzie w przyszłości umawiającą się stroną Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym lub zmienionego, albo umowy zgodnie z którą swoboda przedsiębiorczości jest stosowana w dziedzinie lotnictwa cywilnego zgodnie z prawem wspólnotowym;

(h) wyrażenie „certyfikat przewoźnika lotniczego” oznacza dokument wydany przedsiębiorstwu lotniczemu potwierdzający, że to przedsiębiorstwo lotnicze posiada kwalifikacje zawodowe i organizacyjne dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych w zakresie działalności lotniczej określonej w certyfikacie;

(i) wyrażenie „opłaty od użytkownika” oznacza opłatę nałożoną na przedsiębiorstwa lotnicze przez właściwą władzę lub na której nałożenie dana władza zezwoliła z tytułu korzystania z portu lotniczego albo urządzeń nawigacji lotniczej, włączając usługi związane z przelotami lub związane z tym usługi, a także opłatę za urządzenia dla statków powietrznych, ich załóg, pasażerów i ładunków.

2. Załącznik stanowi integralną część niniejszej umowy. Wszelkie powoływania się na umowę obejmują załącznik, chyba że wyraźnie uzgodniono inaczej.

## **Artykuł 2** **PRYZNANIE PRAW**

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie następujące prawa dla ustanowienia i eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych przez przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez tę drugą Umawiającą się Stronę:

(a) prawo przelotu nad jej terytorium bez lądowania;

(b) prawo lądowania na jej terytorium w celach niehandlowych;

(c) prawo lądowań na jej terytorium w punktach określonych w załączniku do niniejszej umowy, w celu zabrania na pokład oraz pozostawienia pasażerów i ładunków, włączając pocztę, oddzielnie lub łącznie; oraz

(d) inne prawa określone w niniejszej umowie w celu eksploataowania międzynarodowych linii lotniczych na trasach określonych w załączniku do niniejszej umowy.

2. Żadne z postanowień ustępu 1 niniejszego artykułu nie będzie traktowane jako przyznanie wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu jednej Umawiającej się Strony prawa zabierania na pokład na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, pasażerów i ładunków, włączając pocztę, przewożonych za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony.

3. Jeżeli z powodu konfliktu zbrojnego, działań o charakterze politycznym lub szczególnych i wyjątkowych okoliczności, wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony nie jest w stanie eksploatować linii na jej normalnej trasie, druga Umawiająca się Strona dołoży wszelkich starań dla ułatwienia kontynuowania eksploatacji takiej linii, poprzez odpowiednie czasowe zmiany takich tras.

### **Artykuł 3**

#### **WYZNACZENIE I ZEZWOLENIE**

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć dwa przedsiębiorstwa lotnicze do eksploatacji uzgodnionych linii na trasach określonych w załączniku oraz cofnąć lub zamienić takie wyznaczenia. Takie wyznaczenia będą pisemnie notyfikowane przez władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony do władz lotniczych drugiej Umawiającej się Strony.

2. Po otrzymaniu takiego wyznaczenia, druga Umawiająca się Strona udzieli odpowiednich upoważnień i zezwoleń, w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem, że:

(a) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Rzeczpospolitą Polską:

- jest ono ustanowione na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z Traktatem ustanawiającym Wspólnotę Europejską, oraz posiada ważną koncesję wydaną zgodnie z prawem Wspólnoty Europejskiej; oraz

- efektywna kontrola regulacyjna nad przedsiębiorstwem lotniczym jest wykonywana i utrzymywana przez Państwo Członkowskie odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego oraz w wyznaczeniu jest wyraźnie określona właściwa władza lotnicza;

(b) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Algierską Republikę Ludowo-Demokratyczną:

- jest ono ustanowione na terytorium Algierskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej i jest licencjonowane zgodnie z obowiązującym prawem Algierskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej; oraz

- Algierska Republika Ludowo-Demokratyczna wykonuje i utrzymuje efektywną kontrolę regulacyjną nad przedsiębiorstwem lotniczym; oraz

(c) wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jest w stanie spełnić warunki określone w ustawach i przepisach normalnie stosowanych w odniesieniu do eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych przez Umawiającą się Stronę rozpatrującą wniosek lub wnioski.

3. Jeżeli przedsiębiorstwo lotnicze zostanie tak wyznaczone i upoważnione, może rozpocząć eksploatację uzgodnionych linii, pod warunkiem że to przedsiębiorstwo lotnicze działa zgodnie z postanowieniami niniejszej umowy, a także z wymaganiami krajowymi dotyczącymi zezwoleń eksploatacyjnych, jeżeli takie są stosowane.

#### **Artykuł 4**

##### **COFNIĘCIE, ZAWIESZENIE I OGRANICZENIE ZEZWOLENIA**

1. Każda Umawiająca się Strona może cofnąć, zawiesić lub ograniczyć zezwolenie eksploatacyjne lub zezwolenia techniczne przedsiębiorstwu lotniczemu wyznaczonemu przez drugą Umawiającą się Stronę, gdy:

(a) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Rzeczpospolitą Polską:

- nie jest ono ustanowione na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z Traktatem ustanawiającym Wspólnotę Europejską lub nie posiada ważnej koncesji zgodnie z prawem Wspólnoty Europejskiej; lub

- efektywna kontrola regulacyjna nad przedsiębiorstwem lotniczym nie jest wykonywana lub nie jest utrzymywana przez Państwo Członkowskie odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego, lub w wyznaczeniu nie jest wyraźnie określona właściwa władza lotnicza;

(b) w przypadku przedsiębiorstwa lotniczego wyznaczonego przez Algierską Republikę Ludowo-Demokratyczną:

- nie jest ustanowione na terytorium Algierskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej lub nie jest licencjonowane zgodnie z obowiązującym prawem Algierskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej; lub

- Algierska Republika Ludowo-Demokratyczna nie wykonuje i nie utrzymuje efektywnej kontroli regulacyjnej nad przedsiębiorstwem lotniczym; lub

(c) przedsiębiorstwo lotnicze w inny sposób nie przestrzega postanowień niniejszej umowy i załącznika do niej.

2. Prawa określone w ustępie 1 niniejszego artykułu mogą być wykonane dopiero po konsultacjach z władzami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony, przeprowadzonych zgodnie z artykułem 19 (Konsultacje) niniejszej umowy.

## **Artykuł 5** **STOSOWANIE USTAW**

1. Ustawy, przepisy i procedury jednej Umawiającej się Strony dotyczące przybycia na terytorium, pobytu lub opuszczania jej terytorium przez statki powietrzne używane w międzynarodowej żegludze powietrznej albo dotyczące eksploatacji i żeglugi takich statków powietrznych będą stosowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony przy przybyciu, opuszczaniu lub podczas pobytu w granicach tego terytorium.

2. Ustawy, przepisy i procedury jednej Umawiającej się Strony dotyczące przybycia, odprawy, imigracji, paszportów, cła i kwarantanny będą stosowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, lub w jego imieniu, do jego załóg, pasażerów

oraz ładunków, w tym poczty, przy przybyciu, opuszczaniu i podczas pobytu w granicach terytorium tej Umawiającej się Strony.

## **Artykuł 6** OBSŁUGA NAZIEMNA

Z zastrzeżeniem ustaw i przepisów każdej Umawiającej się Strony, w tym prawa Wspólnoty Europejskiej w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało na terytorium drugiej Umawiającej się Strony prawo do wykonywania swojej własnej obsługi naziemnej ("własna obsługa naziemna") lub, według swojego uznania, prawo do wyboru usługodawcy spośród konkurujących usługodawców, który zapewni usługi obsługi naziemnej, w całości lub części. Jeżeli takie ustawy i przepisy ograniczają lub wykluczają własną obsługę naziemną oraz jeżeli brak jest rzeczywistej konkurencji między usługodawcami świadczącymi usługi w zakresie obsługi naziemnej, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie traktowane w sposób niedyskryminujący w zakresie dostępu do własnej obsługi naziemnej lub usług obsługi naziemnej, oferowanych przez usługodawcę lub usługodawców.

## **Artykuł 7** OPŁATY CELNE

1. Statki powietrzne eksploatowane na międzynarodowych liniach lotniczych przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz zapasy pokładowe (w tym żywność, napoje i tytoń), znajdujące się na pokładzie takich statków powietrznych będą przy przybyciu na terytorium drugiej Umawiającej się Strony zwolnione z opłat celnych, opłat manipulacyjnych i innych opłat lub podatków, pod warunkiem, że takie wyposażenie, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz zapasy pokładowe będą pozostawać na pokładzie statków powietrznych do czasu ich wywozu lub zużycia na odcinku lotu wykonywanego nad tym terytorium.

2. Będą również zwolnione od tych samych opłat i podatków, z wyjątkiem opłat związanych ze świadczonymi usługami:

(a) zapasy pokładowe zabrane na terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony zgodnie z ograniczeniami ustalonymi przez kompetentne organy tej Umawiającej się Strony i przeznaczone do zużycia na pokładzie wylatujących statków powietrznych, eksploatowanych na międzynarodowej linii przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;

(b) części zapasowe i normalne wyposażenie wwożone na terytorium jednej Umawiającej się Strony i przeznaczone do eksploatacji lub naprawy statków powietrznych, eksploatowanych na międzynarodowej linii przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;

(c) materiały pędne i smary, przeznaczone do zaopatrzenia statków powietrznych, eksploatowanych na międzynarodowej linii przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, nawet, jeżeli materiały te będą zużyte na odcinku lotu wykonywanego nad terytorium Umawiającej się Strony, na którym zostały one zabrane na pokład;

(d) materiały reklamowe, nie posiadające wartości handlowej, używane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony.

3. Jeżeli ustawy i przepisy krajowe którejkolwiek Umawiającej się Strony tego wymagają, przedmioty wymienione w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu będą znajdować się pod nadzorem celnym tej Umawiającej się Strony.

4. Normalne wyposażenie pokładowe, jak również materiały i zapasy znajdujące się na pokładzie statków powietrznych, eksploatowanych przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, będą mogły być wylądowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą organów celnych na tym terytorium. W takim przypadku będą one mogły być poddane nadzorowi tych organów do czasu gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie za zgodą tych samych organów.

5. Pasażerowie, bagaż i ładunki znajdujące się w tranzycie bezpośrednim przez terytorium jednej Umawiającej się Strony i nie opuszczające terenu portu lotniczego przeznaczonego dla tego celu, poddani będą jedynie uproszczonej kontroli. Bagaż i ładunki w tranzycie



bezpośrednim będą zwolnione od opłat celnych i innych podobnych podatków.

6. Żadne postanowienie niniejszej umowy nie będzie ograniczać:

(a) prawa Rzeczypospolitej Polskiej do nałożenia, na zasadach niedyskryminujących, podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na paliwo dostarczane na jej terytorium, przeznaczone do użytku przez statek powietrzny wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego Algierskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej, wykonującego operacje między punktem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a innym punktem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub na terytorium innego Państwa Członkowskiego;

(b) prawa Algierskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej do nałożenia, na zasadach niedyskryminujących, podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na paliwo dostarczane na jej terytorium, przeznaczone do użytku przez statek powietrzny wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego Rzeczypospolitej Polskiej wykonującego operacje między punktem na terytorium Algierskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej a innym punktem na terytorium Algierskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej.

## **Artykuł 8** **UCZCIWA KONKURENCJA**

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron będą miały sprawiedliwe i jednakowe możliwości konkurencji przy eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach.

2. Każda Umawiająca się Strona będzie zezwalać każdemu wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu na ustalanie częstotliwości i zdolności przewozowej oferowanej w międzynarodowym transporcie lotniczym, zgodnie z uwarunkowaniami handlowymi i rynkowymi. Żadna Umawiająca się Strona nie będzie jednostronnie ograniczać wielkości, częstotliwości lub regularności przewozu lub typu albo typów statków powietrznych, eksploatowanych przez przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez drugą Umawiającą się Stronę, z wyjątkiem przypadków zgodnych z warunkami niniejszej umowy lub według ujednoczonych warunków zgodnych z artykułem 15 Konwencji.

3. Żadna Umawiająca się Strona nie zezwoli swojemu wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu lub przedsiębiorstwom lotniczym, działającym wspólnie lub oddzielnie z jakimkolwiek innym przedsiębiorstwem lotniczym lub przedsiębiorstwami lotniczymi, na nadużycie pozycji rynkowej w sposób osłabiający lub wykluczający konkurenta z trasy.

## **Artykuł 9** **ROZKŁADY LOTÓW**

1. Przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę będą, z wyprzedzeniem trzydziestu (30) dni, przedkładać władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony do zatwierdzenia rozkład swoich planowanych linii, wyszczególniając częstotliwość, godziny operacji, typ statku powietrznego, konfigurację oraz ilość miejsc oferowanych do publicznej sprzedaży.

2. Wszelkie kolejne zmiany do zatwierdzonego rozkładu lotów wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego będą przedkładane do zatwierdzenia władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony.

## **Artykuł 10** **TARYFY**

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron będą swobodnie ustalać taryfy lotnicze.

2. Taryfy będą przedkładane władzom lotniczym obu Umawiających się Stron z wyprzedzeniem trzydziestu (30) dni przed ich wejściem w życie, z wyjątkiem przypadków, gdy władze lotnicze zwolniły wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze z takiego obowiązku lub skróciły termin dla ich przedłożenia.

3. Zainteresowana Umawiająca się Strona może w każdej chwili zdecydować:

(a) o wycofaniu taryfy podstawowej, która biorąc pod uwagę całą strukturę taryfy dla danej trasy i inne związane z tym czynniki, łącznie z sytuacją konkurencyjną na rynku, jest nadmiernie zawyżona w sposób krzywdzący dla pasażerów w odniesieniu do długookresowych pełnych

kosztów wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego, łącznie z zadowalającym zwrotem kapitału;

(b) o wstrzymaniu, w sposób niedyskryminujący, dalszego obniżania taryf na rynku, na trasie lub grupie tras, w sytuacji gdy mechanizmy rynkowe doprowadziły do trwałego obniżania tych taryf, odbiegającego w istotny sposób od normalnych sezonowych ruchów cen i powodującego szeroko występujące straty w danych przewozach lotniczych wszystkich wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych, przy uwzględnieniu pełnego długookresowego rachunku kosztów przedsiębiorstw lotniczych.

4. Bez względu na postanowienia niniejszego artykułu, taryfy pobierane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Algierskiej Republiki Ludowo-Demokratycznej za przewóz w całości wewnątrz Wspólnoty Europejskiej będą zgodne z prawem Wspólnoty Europejskiej.

## **Artykuł 11** **DZIAŁALNOŚĆ HANDLOWA**

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo do utworzenia swoich biur, oddziałów i/lub przedstawicielstw na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z ustawami i przepisami tej drugiej Umawiającej się Strony.

2. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą uprawnione do sprowadzania i utrzymywania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony zgodnie z ustawami i przepisami tej drugiej Umawiającej się Strony własnego personelu, niezbędnego do wykonywania i promocji przewozów lotniczych.

3. Na zasadzie wzajemności oraz zgodnie z ustawami i przepisami drugiej Umawiającej się Strony, wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo prowadzić sprzedaż lotniczych dokumentów przewozowych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony bezpośrednio oraz, według swojego uznania, za pośrednictwem swoich agentów. Każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało prawo sprzedawać własne lotnicze dokumenty przewozowe za walutę drugiej Umawiającej się Strony lub w walutach wymienialnych, zgodnie z obowiązującymi przepisami dewizowymi.

## **Artykuł 12**

### **TRANSFER WPLYWÓW**

Każda Umawiająca się Strona udzieli wyznaczonym przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony prawa do wymiany i transferu nadwyżki wpływów nad wydatkami, uzyskanej na swoim terytorium w związku z przewozem na uzgodnionych liniach pasażerów, bagażu, ładunków, w tym poczty. Wymiana i transfer będzie dokonywany przy zastosowaniu rynkowego kursu wymiany stosowanego do bieżących płatności oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami dewizowymi.

## **Artykuł 13**

### **OPŁATY OD UŻYTKOWNIKA**

Opłaty, stosowane na terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony w odniesieniu do operacji wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, za korzystanie z portów lotniczych otwartych do użytku publicznego, urzędzeń nawigacji lotniczej oraz innych urzędzeń lotniczych na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony będą sprawiedliwe i w rozsądnej wysokości, oparte na solidnych zasadach ekonomicznych i pobierane zgodnie z jednolitymi warunkami stosowanymi bez dyskryminacji w odniesieniu do przynależności państwowej statków powietrznych.

## **Artykuł 14**

### **ŚWIADECTWA I LICENCJE**

1. Świadectwa zdatności do lotu, świadectwa kwalifikacji i licencje, wydane lub uznane za ważne zgodnie z ustawami i przepisami jednej Umawiającej się Strony, włączając w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej ustawy i przepisy Wspólnoty Europejskiej, i nadal pozostające w mocy, będą uznawane za ważne przez drugą Umawiającą się Stronę dla celów eksploatacji uzgodnionych linii, pod warunkiem, że takie świadectwa i licencje wydane lub uznane za ważne, odpowiadają wymaganiom równym lub wyższym od wymagań minimalnych, ustalonych zgodnie z Konwencją.

2. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie jednakże prawo odmowy uznania za ważne, w związku z lotami nad swoim własnym terytorium, świadectw kwalifikacji i licencji wystawionych swoim własnym obywatelom przez drugą Umawiającą się Stronę.

## **Artykuł 15** OCHRONA LOTNICTWA

1. Zgodnie ze swoimi prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony potwierdzają, że ich zobowiązania względem siebie dotyczące ochrony lotnictwa cywilnego przed czynami bezprawnej ingerencji stanowią integralną część niniejszej umowy. Bez ograniczania całokształtu swoich praw i zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony będą w szczególności postępować zgodnie z postanowieniami Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzonej w Tokio dnia 14 września 1963 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, sporządzonej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 roku, Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, sporządzonej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku, Protokołu o zwalczaniu bezprawnych czynów w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, podpisanego w Montrealu dnia 24 lutego 1988 oraz jakiegokolwiek innej umowy wielostronnej dotyczącej ochrony lotnictwa cywilnego, do której przystąpiły obie Umawiające się Strony.

2. Na żądanie, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynom skierowanym przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych i urzędzeń nawigacji lotniczej oraz każdego innego zagrożenia bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

3. We wzajemnych stosunkach, Umawiające się Strony będą postępować zgodnie z postanowieniami dotyczącymi ochrony lotnictwa ustalonymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako załączniki do Konwencji w zakresie, w jakim takie postanowienia dotyczące ochrony mają zastosowanie do Umawiających się Stron. Będą one wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych ich

rejestracji lub użytkownicy statków powietrznych, którzy mają swoje główne miejsce działalności lub miejsce stałego zamieszkania na terytorium Umawiających się Stron lub w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej użytkownicy statków powietrznych, którzy są ustanowieni na jej terytorium zgodnie z Traktatem ustanawiającym Wspólnotę Europejską i posiadający ważną koncesję zgodnie z prawem Wspólnoty Europejskiej, a także użytkownicy portów lotniczych na ich terytorium działali zgodnie z takimi postanowieniami o ochronie lotnictwa.

4. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby od jej użytkowników statków powietrznych przy przybyciu, wylocie lub pobycie w granicach terytorium drugiej Umawiającej się Strony, można było żądać przestrzegania postanowień dotyczących ochrony lotnictwa zgodnie z obowiązującym prawem w danym kraju, w tym w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej zgodnie z prawem Wspólnoty Europejskiej. Każda Umawiająca się Strona zapewni na swoim terytorium skuteczne stosowanie odpowiednich środków dla ochrony statków powietrznych, kontroli pasażerów, załogi, bagażu podręcznego, bagażu rejestrowanego, ładunków i zapasów pokładowych przed i w czasie wpuszczania na pokład i załadowywania.

5. Każda Umawiająca się Strona będzie pozytywnie rozpatrywała każdą prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych, specjalnych środków ochrony w razie szczególnego zagrożenia.

6. W przypadku zaistnienia aktu lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi albo innych bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załogi, portów lotniczych lub urządzeń nawigacji lotniczej, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem pomocy przez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki, mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego aktu lub groźby jego zaistnienia.

## **Artykuł 16** **BEZPIECZEŃSTWO**

1. Każda Umawiająca się Strona może w dowolnym czasie zażądać konsultacji dotyczących przyjętych przez drugą Umawiającą się Stronę standardów bezpieczeństwa w każdej dziedzinie dotyczącej załogi

lotniczej, statków powietrznych lub ich eksploatacji. Konsultacje takie powinny być przeprowadzone w terminie trzydziestu (30) dni od daty takiej prośby.

2. Jeżeli po przeprowadzeniu takich konsultacji, jedna Umawiająca się Strona stwierdzi, że druga Umawiająca się Strona efektywnie nie stosuje i nie utrzymuje standardów bezpieczeństwa w jakiegokolwiek z takich dziedzin, które są co najmniej równe minimalnym standardom ustanowionym w tym czasie zgodnie z Konwencją, pierwsza Umawiająca się Strona powiadomi drugą Umawiającą się Stronę o tych wnioskach oraz o środkach uznanych za konieczne dla zapewnienia tych minimalnych standardów, a druga Umawiająca się Strona podejmie odpowiednie działania naprawcze. Nie podjęcie przez drugą Umawiającą się Stronę odpowiednich działań w terminie piętnastu (15) dni lub w dłuższym terminie jaki może być uzgodniony, stanowić będzie podstawę dla zastosowania artykułu 4 (Cofnięcie, zawieszenie i ograniczenie zezwolenia) niniejszej umowy.

3. Niezależnie od zobowiązań, wymienionych w artykule 33 Konwencji, stwierdza się, że każdy statek powietrzny eksploatowany przez lub, na podstawie umowy leasingowej, w imieniu przedsiębiorstwa lotniczego lub przedsiębiorstw lotniczych jednej Umawiającej się Strony na liniach do lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, może być poddany podczas pobytu na terytorium drugiej Umawiającej się Strony inspekcji przez upoważnionych przedstawicieli drugiej Umawiającej się Strony, na pokładzie i w otoczeniu statku powietrznego, w celu sprawdzenia ważności dokumentów statku powietrznego i jego załogi oraz widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia (w niniejszym artykule zwanej „inspekcją rampową”), pod warunkiem, że nie spowoduje to nieuzasadnionego opóźnienia.

4. Jeżeli w wyniku jakiegokolwiek takiej inspekcji rampowej lub serii inspekcji rampowych powstaną:

- (a) poważne zastrzeżenia, że statek powietrzny lub eksploatacja statku powietrznego nie spełniają minimalnych standardów ustanowionych w tym czasie zgodnie z Konwencją, lub
- (b) poważne zastrzeżenia odnośnie efektywnego utrzymywania i stosowania standardów bezpieczeństwa, ustanowionych w tym czasie zgodnie z Konwencją,

Umawiająca się Strona dokonująca inspekcji, dla celów artykułu 33 Konwencji, może stwierdzić, że wymagania, na podstawie których zostały wydane lub uznane za ważne świadectwa lub licencje w odniesieniu do tego statku powietrznego lub w odniesieniu do załogi tego statku powietrznego, albo, że wymagania, zgodnie z którymi eksploatowany jest ten statek powietrzny, nie są równe lub wyższe od minimalnych standardów ustalonych zgodnie z Konwencją.

5. W przypadku, gdy przedstawiciel przedsiębiorstwa lotniczego odmawia dostępu w celu przeprowadzenia, zgodnie z ustępem 3 niniejszego artykułu, inspekcji rampowej statku powietrznego eksploatowanego przez przedsiębiorstwo lotnicze lub w imieniu wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego jednej Umawiającej się Strony, druga Umawiająca się Strona może stwierdzić, że istnieją poważne zastrzeżenia, o których mowa w ustępie 4 niniejszego artykułu i wyciągnąć wnioski, o których mowa w niniejszym ustępie.

6. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie prawo do natychmiastowego zawieszenia lub zmiany zezwolenia eksploatacyjnego przedsiębiorstwu lotniczemu lub przedsiębiorstwom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony w przypadku, gdy w wyniku inspekcji rampowej, odmowy dostępu dla inspekcji rampowej, konsultacji lub innych działań, pierwsza Umawiająca się Strona uzna, że istotne jest podjęcie bezzwłocznych działań dla bezpieczeństwa operacji przedsiębiorstwa lotniczego.

7. Wszelkie działania podjęte przez jedną Umawiającą się Stronę zgodnie z ustępem 2 lub 6 niniejszego artykułu, powinny być zakończone z chwilą, gdy przestała istnieć przyczyna dla prowadzenia takich działań.

8. Jeżeli Rzeczpospolita Polska wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze, nad którym kontrolę regulacyjną wykonuje i utrzymuje inne Państwo Członkowskie, prawa drugiej Umawiającej się Strony zgodnie z postanowieniami dotyczącymi bezpieczeństwa mają w równym stopniu zastosowanie w stosunku do przyjmowania, wykonywania lub utrzymywania norm bezpieczeństwa przez to drugie Państwo Członkowskie oraz do zezwolenia eksploatacyjnego tego przedsiębiorstwa lotniczego.



## **Artykuł 17**

### **DANE STATYSTYCZNE**

Władze lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą dostarczać lub spowodują dostarczenie przez swoje wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze, władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony, na żądanie, okresowych lub innych danych statystycznych, jakie mogą być rozsądnie wymagane dla dokonania analizy eksploatacji uzgodnionych linii, w tym danych statystycznych wskazujących punkty rozpoczęcia i zakończenia podróży.

## **Artykuł 18**

### **ROZSTRZYGANIE SPORÓW**

1. Jeżeli powstanie jakikolwiek spór między Umawiającymi się Stronami, co do interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy, Umawiające się Strony będą dążyły przede wszystkim do rozstrzygnięcia go w drodze negocjacji.

2. Jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia w drodze negocjacji, mogą one uzgodnić przekazanie sporu do rozstrzygnięcia wzajemnie uzgodnionej osobie lub organowi, albo każda z Umawiających się Stron może przedstawić spór do rozstrzygnięcia trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów, z których po jednym wyznaczy każda Umawiająca się Strona, trzeciego zaś wyznaczą dwaj arbitrzy w ten sposób wyznaczeni. Każda Umawiająca się Strona wyznaczy arbitra w okresie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania przez którąkolwiek Umawiającą się Stronę od drugiej Umawiającej się Strony powiadomienia w drodze dyplomatycznej o żądaniu rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu, trzeci zaś arbiter powinien być wyznaczony w terminie następnym sześćdziesięciu (60) dni. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron nie wyznaczy arbitra w oznaczonym okresie albo, jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony w oznaczonym okresie, każda Umawiająca się Strona może zwrócić się do Przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, zależnie od potrzeby. Jeżeli Przewodniczący posiada obywatelstwo jednej z Umawiających się Stron, najwyższy rangą zastępca, który nie zostanie wyłączonej z tego powodu, powinien dokonać wyznaczenia. W każdym przypadku, trzeci arbiter ustali miejsce przeprowadzenia postępowania arbitrażowego.

3. Każda Umawiająca się Strona zastosuje się do każdej decyzji wydanej zgodnie z ustępem 2 niniejszego artykułu.

4. Każda Umawiająca się Strona pokryje koszty arbitra, którego wyznaczyła. Pozostałe koszty trybunału arbitrażowego będą podzielone równo między Umawiającymi się Stronami.

5. Jeśli, i jak długo, którakolwiek Umawiająca się Strona nie zastosuje się do decyzji wydanej zgodnie z ustępem 2 niniejszego artykułu, druga Umawiająca się Strona może ograniczyć, cofnąć lub zawiesić prawa lub przywileje, które zostały przyznane, zgodnie z niniejszą umową, Umawiającej się Stronie nie stosującej się do decyzji lub jej wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu nie stosującemu się do decyzji.

### **Artykuł 19**

#### **KONSULTACJE**

1. Każda Umawiająca się Strona może w dowolnym czasie poprosić o przeprowadzenie konsultacji dotyczących realizacji, interpretacji, stosowania i zmiany niniejszej umowy.

2. Konsultacje takie powinny rozpocząć się w okresie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania prośby o konsultacje, chyba że Umawiające się Strony uzgodnią inaczej.

### **Artykuł 20**

#### **REJESTRACJA**

Niniejsza umowa i jakakolwiek zmiana do niej będą zarejestrowane w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

### **Artykuł 21**

#### **ZMIANA UMOWY**

1. Każda z Umawiających się Stron może w dowolnym czasie zaproponować drugiej Umawiającej się Stronie jakąkolwiek zmianę, którą uzna za pożądaną do niniejszej umowy. Konsultacje w sprawie zmiany umowy, które mogą być dokonane w drodze rozmów lub

korrespondencyjnie, powinny rozpocząć się w okresie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania prośby, chyba że Umawiające się Strony uzgodnią inaczej.

2. Jeśli jedna Umawiająca się Strona uzna za pożądaną zmianę załącznika do niniejszej umowy, władze lotnicze obu Umawiających się Stron mogą porozumieć się w celu wprowadzenia takiej zmiany.

3. Jakakolwiek zmiana do niniejszej umowy lub jej załącznika, wprowadzona zgodnie z postanowieniami ustępów 1 lub 2 niniejszego artykułu, wejdzie w życie po jej potwierdzeniu w drodze wymiany not między Umawiającymi się Stronami.

## **Artykuł 22** UMOWY WIELOSTRONNE

W przypadku wejścia w życie wielostronnej umowy lotniczej wiążącej obie Umawiające się Strony, niniejsza umowa zostanie zmieniona, w drodze negocjacji między Umawiającymi się Stronami, tak aby dostosować ją do postanowień takiej umowy.

## **Artykuł 23** WYPOWIEDZENIE

1. Każda Umawiająca się Strona może w dowolnym czasie notyfikować drugiej Umawiającej się Stronie o decyzji wypowiedzenia niniejszej umowy. Powiadomienie takie powinno być przekazane jednocześnie do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

2. Umowa niniejsza utraci moc po upływie dwunastu (12) miesięcy od daty otrzymania powiadomienia przez drugą Umawiającą się Stronę, chyba że powiadomienie zostało wycofane w drodze porozumienia przed upływem tego terminu. W przypadku braku potwierdzenia otrzymania powiadomienia przez drugą Umawiającą się Stronę, uważać się będzie, że powiadomienie zostało otrzymane po upływie czternastu (14) dni od dnia otrzymania powiadomienia przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

## Artykuł 24 WEJŚCIE W ŻYCIE

1. Niniejsza umowa zawarta jest na czas nieokreślony.

2. Niniejsza umowa podlega przyjęciu zgodnie z krajowym prawem państwa każdej z Umawiających się Stron, co zostanie potwierdzone w drodze wymiany not dyplomatycznych. Niniejsza umowa wejdzie w życie w dniu otrzymania późniejszej z not potwierdzającej, że Umawiające się Strony spełniły procedury wymagane dla wejścia w życie niniejszej umowy.

3. Z dniem wejścia w życie niniejszej umowy, utraci moc Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Algierskiej Republiki Demokratyczno-Ludowej o transporcie lotniczym, podpisana w Algierze dnia 6 lutego 1965 roku.

NA DOWÓD CZEGO, niżej podpisani, odpowiednio upoważnieni przez swoje Rządy, podpisali niniejszą Umowę.

SPORZĄDZONO w Warszawie dnia 7 lipca 2011 roku, w dwóch egzemplarzach, każdy w językach polskim, arabskim i angielskim, przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne. W przypadku rozbieżności, co do interpretacji lub stosowania, tekst angielski będzie rozstrzygający.

Z upoważnienia Rządu  
Rzeczypospolitej Polskiej



Radosław SIKORSKI  
Minister Spraw Zagranicznych

Z upoważnienia Rządu  
Algierskiej Republiki  
Ludowo-Demokratycznej



Mourad MEDELCI  
Minister Spraw Zagranicznych

**ZALĄCZNIK****W Y K A Z     T R A S**

I. Trasy do eksploatacji przez przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez Rzeczpospolitą Polską:

Punkty w Rzeczypospolitej Polskiej - Punkty pośrednie - Punkty w Algierskiej Republice Ludowo-Demokratycznej - Punkty położone dalej

II. Trasy do eksploatacji przez przedsiębiorstwa lotnicze wyznaczone przez Algierską Republikę Ludowo-Demokratyczną:

Punkty w Algierskiej Republice Ludowo-Demokratycznej - Punkty pośrednie - Punkty w Rzeczypospolitej Polskiej - Punkty położone dalej

*Uwagi:*

1. Punkty pośrednie i punkty położone dalej mogą być omijane w jakimkolwiek locie pod warunkiem, że uzgodnione linie na trasach rozpoczynają się lub kończą na terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze.

2. Punkty pośrednie i punkty położone dalej będą określane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze i będą przedstawiane władzom lotniczym obu Umawiających się Stron.

3. Prawa piątej wolności będą uzgadniane między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi i będą przedstawiane władzom lotniczym obu Umawiających się Stron.

III. Przy wykonywaniu lub oferowaniu na uzgodnionych trasach przewozów, na które zostało wydane zezwolenie, każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony może zawierać porozumienia handlowe, takie jak dzielenie pojemności statku powietrznego lub dzielenie oznaczeń linii, z:

(a) przedsiębiorstwem lub przedsiębiorstwami lotniczymi tej Umawiającej się Strony;

(b) przedsiębiorstwem lub przedsiębiorstwami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony;

(c) przedsiębiorstwem lub przedsiębiorstwami lotniczymi kraju trzeciego, pod warunkiem, że ten trzeci kraj zezwala lub upoważnia na taki rodzaj porozumień między przedsiębiorstwami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony i innymi przedsiębiorstwami lotniczymi w zakresie przewozów do, z i przez ten kraj trzeci;

pod warunkiem, że:

(a) takie przedsiębiorstwa lotnicze posiadają odpowiednie zezwolenie do eksploatacji tych tras i odpowiednich ich odcinków ; oraz

(b) w przypadku sprzedaży jakichkolwiek biletów, przedsiębiorstwo lotnicze dokładnie poinformuje kupującego w punkcie sprzedaży, które przedsiębiorstwo lotnicze faktycznie eksploatuje każdy odcinek linii i z którym przedsiębiorstwem lub przedsiębiorstwami lotniczymi kupujący zawiera porozumienie.

# اتفاق النقل الجوي بين حكومة جمهورية بولونيا و حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

إن حكومة جمهورية بولونيا و حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية المشار إليهما فيما يلي " بالطرفين المتعاقدين"؛

باعتبارهما طرفين في المعاهدة الدولية للطيران المدني المفتوحة للتوقيع بمدينة شيكاغو في 7 ديسمبر 1944م ؛

رغبة منهما في تطوير التعاون في مجال النقل الجوي و المساهمة في تحسين الطيران المدني الدولي؛

و رغبة منهما في إبرام اتفاق نقل جوي بغرض تقديم خدمات جوية بين إقليميهما المتتاليين؛

اتفقتا على ما يلي:

## المادة 1

### التعريف

1- لهدف تطبيق هذا الاتفاق ما لم يقتض سياق النص خلاف ذلك :

(أ)- تعني كلمة "المعاهدة" : معاهدة الطيران المدني الدولي التي فتح باب التوقيع عليها في شيكاغو اعتبارا من تاريخ 7 ديسمبر 1944 و كل ملاحقها المعتمدة وفقا لأحكام المادة (90) من تلك المعاهدة و أي تعديلات لملاحق هذه المعاهدة أو للمعاهدة نفسها طبقا لأحكام المادتين (90) و (94) منها طالما أن هذه الملاحق و التعديلات أصبحت سارية المفعول لدى كل من الطرفين المتعاقدين؛

(ب)- تعني عبارة "سلطات الطيران" : بالنسبة لجمهورية بولونيا، رئيس هيئة الطيران المدني، و بالنسبة لحكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية- الوزارة المسؤولة عن الطيران المدني ، أوفي كلا الحالتين، كل شخص أو سلطة مخولة لتأدية أي من المهام الممارسة من طرف السلطات المشار إليها أعلاه؛

(ج)- تعني عبارة "مؤسسة النقل الجوي المعينة" كل مؤسسة للنقل الجوي التي تم تعيينها وترخيصها طبقا لأحكام المادة الثالثة (التعيين والترخيص) من هذا الاتفاق ؛

(د)- عبارات "الخدمة المتفق عليها" و "الطريق المحدد" تعني بالترتيب خدمات النقل الجوي الدولي وفقا للمادة الثانية (منح الحقوق) من هذا الاتفاق و الطريق المحدد في ملحق هذا الاتفاق؛



هـ) - تعني كلمة "التعرفة" : السعر الواجب دفعه لقاء نقل الركاب ، الأمتعة والشحن وكذا الشروط التي تخضع لها هذه الأسعار متضمنة الأسعار والشروط المتعلقة بالخدمات الأخرى المقدمة من طرف مؤسسة لها علاقة بالنقل الجوي ، إلا أنه يستثنى منها الأجور و شروط نقل البريد؛

و) - عبارة (إقليم الطرف المتعاقد) تعني إقليم الدولة التي هي طرف في هذا الاتفاق؛

ي) - عبارة "الدولة العضو" : يقصد بها الدولة التي هي حالياً أو مستقبلاً طرف متعاقد في الاتفاقية المؤسسة للاتحاد الأوروبي، في الاتفاقية المتعلقة بالمنطقة الاقتصادية الأوروبية المعدلة، أو في الاتفاقية التي تطبق بموجبها حرية الإنشاء بموجب قانون المجموعة المطبق في مجال الطيران المدني؛

ز) - يقصد بعبارة "شهادة مستغل جوي" وثيقة صدرت لمؤسسة نقل جوي والتي تشهد بالكفاءة المهنية لهذه المؤسسة و التنظيم لضمان أمن استغلال الطائرات الخاصة بنشاطات الطيران المبينة في هذه الشهادة؛

ح) - عبارة "أعباء" الاستعمال" تعني الأعباء الملزمة على مؤسسة النقل الجوي من طرف السلطة المختصة أو المسموح لها من طرف هذه السلطة بغرض استعمالها لتمويل ملكية المطار أو التجهيزات أو تجهيزات الملاحة الجوية بما في ذلك تجهيزات التحليق الجوي أو الخدمات ذات الصلة و تجهيزات الطائرة، طاقمها، الركاب و الشحن.

2- يعتبر الملحق جزء لا يتجزأ من هذا الاتفاق. كل رجوع لهذا الاتفاق يستوجب الرجوع لملاحقه ما لم يتفق على خلاف ذلك صراحة.

## المادة 2

### منح حقوق النقل

1- يمنح كل من الطرفين المتعاقدين الطرف المتعاقد الآخر ، فيما يتعلق بتأسيس و استغلال الخدمات الجوية الدولية من طرف المؤسسات المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر، الحقوق التالية :

أ)- الحق في الطيران عبر إقليمه دون هبوط؛

ب)- الحق في الهبوط في إقليمه لأغراض غير تجارية؛

ج)- الحق في الهبوط في إقليمه في النقاط المحددة في ملحق هذا الاتفاق لغرض أخذ وإنزال الركاب و البضائع بما في ذلك البريد منفصلة أو مجتمعة؛ و

د)- الحقوق عدى الموضحة في هذا الاتفاق لغرض استغلال الخدمات الجوية الدولية المبينة على الطرق في ملحق هذا الاتفاق.

2- لا يوجد في نص الفقرة الأولى من هذه المادة ما يمكن تفسيره على أنه يمنح المؤسسة المعنية من قبل أحد الطرفين المتعاقدين حق أخذ الركاب و البضائع بما في ذلك البريد، من إقليم الطرف المتعاقد الآخر، نظير أجره أو استئجار، نحو نقطة أخرى واقعة في إقليم هذا الطرف المتعاقد الآخر .

3- إذا لم تستطع المؤسسة المعنية من قبل أحد الأطراف المتعاقدة من تشغيل خدمة على طرقها العادية وذلك بسبب صراع مسلح ، اضطرابات سياسية، أو تطورات ظرفية خاصة أو غير عادية ، فيجب على الطرف المتعاقد الآخر بذل قصارى جهده لتسهيل التشغيل المستمر لمثل هذه الخدمة وذلك من خلال إعادة الترتيبات الطارئة والمناسبة لهذه الطرق.

### المادة 3

## **التعيين والترخيص**

1- يحق لكل طرف متعاقد تعيين مؤسستين للنقل الجوي بغرض استغلال الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة في الملحق و سحب أو تغيير هذه التعيينات. يجب إبلاغ هذه التعيينات كتابيا، من قبل سلطة الطيران لأحد الطرفين المتعاقدين إلى سلطة الطيران للطرف المتعاقد الآخر.

2- على الطرف المتعاقد الآخر عند استلام هذا التعيين أن يمنح التراخيص و التسريحات الملائمة في أدنى الآجال، على هذا النحو:

**أ- في حالة كون مؤسسة النقل الجوي معينة من طرف جمهورية بولونيا:**

- تكون إقامة هذه المؤسسة في إقليم جمهورية بولونيا بموجب الاتفاقية المؤسسة للمجموعة الأوروبية وحائزة على رخصة استغلال صالحة ، وفقا لقوانين المجموعة الأوروبية.  
- تكون هناك ممارسة و استمرارية في المراقبة القانونية الفعلية لمؤسسة النقل الجوي من طرف الدولة العضو المسؤولة عن إصدار شهادة مستغلها الجوي، و تكون سلطة الطيران المختصة مبينة جليا في التعيين؛ و

**ب- في حالة كون مؤسسة النقل الجوي معينة من طرف الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية:**

- تكون إقامة هذه المؤسسة في إقليم الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية و مرخصة وفقا لقوانين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية؛ و

- تكون هناك ممارسة و استمرارية في المراقبة القانونية الفعلية لمؤسسة النقل الجوي من طرف الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية، و

ج- مؤسسة النقل الجوي المعينة مؤهلة لاستفاء للشروط المنصوص عليها بموجب القوانين والتنظيمات المطبقة عادة في استغلال الخدمات الجوية الدولية من قبل الطرف المتعاقد الذي يدرس الطلب أو الطلبات.

د- يجوز للمؤسسة المعينة و المرخصة على هذا النحو أن تبدأ في استغلال الخدمات الجوية المتفق عليها ، شريطة توافيقها مع أحكام هذا الاتفاق، وكذا مع المتطلبات الوطنية المتعلقة برخصة الاستغلال إذا كانت مطبقة.

#### المادة 4

### **إلغاء، تعليق وتقليص الحقوق**

1- يحتفظ كل من الطرفين المتعاقدين بحقه في إلغاء أو تعليق أو الحد في منح تراخيص الاستغلال أو الرخص التقنية لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر بحيث :

ا- في حالة كون مؤسسة النقل الجوي معينة من طرف جمهورية بولونيا:

- عند عدم استقرارها في إقليم جمهورية بولونيا الخاضعة للاتفاقية المؤسسة للمجموعة الأوروبية أو عند عدم حيازتها على رخصة للاستغلال صالحة وفقا للقوانين الأوروبية ، أو  
- عدم وجود مراقبة فعلية وقانونية على مؤسسة النقل الجوي ،

تتم بصفة مستمرة ومتواصلة من طرف الدولة العضو في المجموعة الأوروبية المخولة لمنح رخص الاستغلال الجوي أو كون سلطة الطيران المعنية غير موضحة جليا في التعيين.

**ب - في حالة كون مؤسسة النقل الجوي معينة من طرف الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية:**

- غير مستقرة في إقليم الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وغير حائزة على رخصة استغلال صالحة ، وفقا للقوانين الجزائرية ؛ أو

- عدم وجود مراقبة فعلية وقانونية على مؤسسة النقل الجوي تتم بصفة مستمرة ومتواصلة من طرف الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

**(ج) في حالة عدم قيام مؤسسة النقل الجوي المذكورة بالإستغلال طبقا لشروط هذا الاتفاق و ملحقه.**

2- لا يتم تطبيق الشروط المنوه بها في الفقرة الأولى من هذه المادة إلا بعد تشاور سلطات الطيران طبقا للمادة 19 (المشاورات) من هذا الاتفاق .

## المادة 5

### **تطبيق القوانين**

1 - تطبق القوانين والأنظمة المعمول بها لدى أي من الطرفين المتعاقدين الخاصة بدخول ومغادرة الطائرات العاملة على الخطوط الجوية الدولية وعلى تشغيل وملاحة الطائرات أثناء تواجد طائرات أحد الطرفين

المتعاقدين على أراضي الطرف المتعاقد الآخر.

2 - تطبق القوانين وأنظمة كل من الطرفين المتعاقدين المتعلقة بالوصول والمغادرة ، الهجرة ، جوازات السفر، الجمارك و الحجر الطبي من طرف مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر و من طرف و لمنفعة ركابها وأطقم طائراتها والبريد و البضائع المنقولة على متن طائراتها.

## المادة 6

### خدمات الأسكلة

دون المساس بالقوانين والأنظمة الخاصة بكل طرف متعاقد، بما في ذلك جمهورية بولونيا، الخاضعة لقوانين المجموعة الأوروبية، يجوز لكل طرف متعاقد تأسيس مصالحه الخاصة بخدمة الأسكلة (مصلحة مستقلة) أو باختياره من بين الممومنين المتنافسين من يقوم بتوفير خدمات الأسكلة (الهبوط لأغراض غير تجارية) بصفة كلية أو جزئية.

إذا ما ضيقت أو منعت هذه القوانين خدمات الأسكلة وعند غياب تنافس حقيقي بين مموني خدمات الأسكلة ، يتوجب معاملة كل مؤسسة للنقل الجوي المعينة على أساس المساواة وعدم التمييز بهدف حصولها على مصلحة مستقلة ، وخدمة أسكلة موفرة من قبل الممون أو الممومنين.

## المادة 7

### الرسوم الجمركية

تعفى الطائرات المشغلة على الطرق الجوية الدولية المتفق عليها بين الطرفين المتعاقدين بواسطة مؤسسة النقل المعينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين، وكذلك إمدادات الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والمعدات العادية ومؤن الطائرات (بما في ذلك الأطعمة والمشروبات والتبغ) عند وصولها إلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر والمتواجدة على متن طائرات تلك المؤسسة، من جميع الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغير ذلك من الرسوم والضرائب المماثلة في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، بشرط أن تظل الأشياء المذكورة على متن الطائرة إلى غاية تصديرها مرة ثانية أو استعمالها أثناء تواجدها في هذا الإقليم.

2- يجب الإعفاء من هذه الرسوم، الأعباء و الضرائب، باستثناء أجور الخدمات التي تقدم إلى الطائرات ما يلي :

(أ) - مؤن الطائرات التي تحمل على متن الطائرة في إقليم طرف متعاقد وفي الحدود المسموح بها من قبل سلطات ذلك الطرف المتعاقد، والموجهة للاستهلاك على متن الطائرة المشغلة على الخطوط الجوية الدولية للطرف المتعاقد الآخر.

(ب) - قطع الغيار والعتاد المستورد الذي يدخل إقليم أي من الطرفين المتعاقدين بغرض صيانة أو إصلاح الطائرات التي تشغلها مؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف المتعاقد الآخر على الطرق الجوية الدولية المتفق عليها.

(ج) - إمدادات الوقود وزيوت التشحيم التي تزود بها الطائرات التي

تستخدمها المؤسسة المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر على خطوط جوية دولية حتى لو كانت تلك الإمدادات ستستخدم في جزء من رحلتها على إقليم الطرف المتعاقد الآخر الذي أخذت منه.

(د)- المواد الإعلانية و الوثائق التي ليست لها قيمة تجارية، المستعملة بمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل كلا الطرفين المتعاقدين داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر.

3. إذا استوجبت القوانين والنظم المحلية الخاصة بأحد الطرفين المتعاقدين فرض ذلك، يتم وضع المون المشار إليها في الفقرة (1) و (2) تحت المراقبة الجمركية للطرف المتعاقد المذكور.

4- لا يمكن إنزال وتفريغ الأجهزة العادية وكذا المعدات والتموينات الموجودة على متن طائرة مؤسسة أحد الطرفين المتعاقدين في إقليم الطرف المتعاقد الآخر، إلا بموافقة السلطات الجمركية في هذا الإقليم إلى أن يعاد تصديرها أو التصرف فيها وفقا للقوانين الجمركية.

5- لا يخضع الركاب و الأمتعة والبضائع العابرة مباشرة لإقليم أحد الطرفين المتعاقدين والتي لا تخرج من نطاق منطقة المطار المخصصة لهذا الغرض، إلا لتفتيش بسيط. كما تعفى الأمتعة والبضائع العابرة مباشرة من الرسوم الجمركية ورسوم أخرى مماثلة.

6- لا يوجد في هذه الاتفاقية ما يمنع :

أ - قيام جمهورية بولونيا بفرض، على أساس المساواة، الحقوق والرسوم، المصاريف والتكاليف المتعلقة بالوقود الموفر في إقليمها



المستعمل من طرف طائرة تابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية المستغلة لبعض النقاط داخل إقليم جمهورية بولونيا أو بنقطة داخل إقليم آخر لإحدى الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي.

ب - قيام الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية بفرض، على أساس المساواة، الحقوق والرسوم، المصاريف والتكاليف المتعلقة بالوقود الموفر في إقليمها المستعمل من طرف طائرة تابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل جمهورية بولونيا المستغلة لبعض النقاط داخل إقليم الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

## المادة 8

### **المنافسة العادلة**

1- يجب أن يتوفر لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كل من الطرفين المتعاقدين فرصا عادلة ومتكافئة للمنافسة في استغلال الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة بين إقليميهما.

2- يجب أن يسمح كل طرف متعاقد لكل مؤسسة نقل جوي معينة بتحديد الوتيرة و سعة النقل الجوي الدولي الواجب توفيرها مبنية على الاعتبارات التجارية للسوق. لا يحق لأي طرف متعاقد أن يقوم بصفة أحادية بالحد من حجم النقل، الوتيرة أو انتظامية الخدمة أو نوع الطائرات المستغلة من طرف مؤسسة النقل الجوي المعينة من

قبل الطرف المتعاقد الآخر إلا في حدود هذا الاتفاق ، أو تحت شروط مشابهة مطابقة للمادة 15 من هذا الاتفاق.

3- لا يجوز لأي من الطرفين المتعاقدين السماح لمؤسسات النقل الجوي التابعة له، سواء كانت بمفردها، أو بالاشتراك مع مؤسسة/ مؤسسات نقل جوي أخرى إتخام السوق بهدف الإضعاف الشديد لمنافس آخر أو لإقصائه من ذلك الطريق.

## المادة 9

### جداول الاستغلال

1- يجب أن تعرض المؤسسات المعنية من قبل كل من الطرفين المتعاقدين على سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر جداول الخدمات التي ترغب في استغلالها مع تحديد الوتيرة ، جدول التوقيت، نوع الطائرة ، تشكيلة وعدد المقاعد الموضوعة تحت تصرف الزبائن وذلك قبل ثلاثين (30) يوما على الأقل من بدء تسيير الخدمات على الطرق المحددة.

2- و أية تغييرات لاحقة تخص استغلال رحلات إضافية تشغلها إحدى مؤسسات النقل الجوي على جدول الإستغلال، تخضع لموافقة سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر.

## المادة 10

### **التعريفات**

1- يكون لمؤسسات النقل الجوي التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين الحرية في تحديد تعريفات النقل الجوي.

2- تعرض التعريفات المتفق عليها على سلطات الطيران لدى كل من الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها وذلك قبل ثلاثين (30) يوما على الأقل من التاريخ المقترح لتطبيقها، ويجوز في حالات خاصة إنقاص هذه المدة بالاتفاق بين السلطات المذكورة.

3- يحق للأطراف المتعاقدة التدخل في أي وقت :

(أ)- لسحب تعريف أساسية ، أخذا بعين الاعتبار التشكيلة الأساسية للتعريف الخاصة بالطريق المذكور و عوامل أخرى بما فيها الوضعية التنافسية للسوق، و التي تعود بالخسارة الكبيرة على المستعملين من حيث التكاليف الطويلة المدى المخصصة كليًا من طرف مؤسسة النقل الجوي المعينة بما في ذلك الفائدة المرضية لرأس المال.

(ب)- للاعتراض، بطرق غير تمييزية، على انخفاض الأسعار في السوق سواء على طريق أو على مجموعة طرق , عندما تؤدي قوى السوق إلى إعاقة تطوير التغيرات الهامة لأسعار النقل الجوي إنطلاقا من الحركات العادية للأسعار الموسميّة و التي تؤدي إلى خسائر عالية بين مؤسسات النقل الجوي المعينة على الطرق الجوية

المعنية , أخذًا بعين الاعتبار التكاليف الطويلة المدى المخصّصة كليًا من طرف مؤسسات النقل الجوي.

4- علاوة على أحكام هذه المادة، تحدد التعريفات التي تتقاضها مؤسسات النقل الجوي التابعة للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية للنقل الجوي في إقليم الاتحاد الأوروبي وفقا لقوانين الاتحاد الأوروبي.

## المادة 11

### الفرص التجارية

1- يكون لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين الحق في فتح مكاتبها، وكالاتها و/أو ممثليها داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر طبقا للتنظيمات السارية المفعول للطرف المتعاقد الآخر،

2- يكون لمؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل كلا الطرفين المتعاقدين الحق في توظيف والإبقاء داخل إقليم الطرف المتعاقد الآخر الموظفين اللازمين لضمان وترقية خدمات النقل الجوي ، وذلك وفقا للقوانين والتنظيمات المعمول بها فيما يخص الدخول والإقامة والعمل لدى ذلك الطرف المتعاقد.

3- يحق لمؤسسة النقل الجوي المعينة لأحد الطرفين المتعاقدين، على أساس التبادلية، وطبقا للقوانين والتنظيمات المعمول بها لدى الطرف المتعاقد الآخر، أن تبيع في إقليم الطرف المتعاقد الآخر تذاكر النقل الجوي إما مباشرة ، أو عن طريق وكلاء ويحق لكل طرف متعاقد بيع تلك التذاكر

إما بالعملة المحلية أو أي عملة قابلة للتحويل وفقا للتنظيمات السارية المفعول الخاصة بالعملات الخارجية.

## المادة 12

### تحويل فائض الإيرادات

يمنح كل طرف متعاقد مؤسسات نقل الطرف المتعاقد الآخر الحق في التحويل بالسعر الرسمي للعملة الصعبة لفائض الإيرادات على المصروفات الجارية في إقليمه والمتعلقة بنقل الركاب والبضائع والبريد، واستغلال الخدمات المتفق عليها.

يجري التحويل حسب نظام الصرف الرسمي المطبق على العمليات التجارية المعتادة وطبقا لأنظمة الصرف المعمول بها.

## المادة 13

### رسوم الاستغلال

يجب أن تكون الرسوم المفروضة في إقليم كلا الطرفين المتعاقدين على مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف المتعاقد الآخر مقابل استخدامها للمطارات المفتوحة للاستغلال العمومي وخدمات الملاحة الجوية وغيرها من تجهيزات الطيران ، معقولة و عادلة ومبنية على أسس اقتصادية صالحة حيث يكون تحصيلها طبقا للأحكام السارية المفعول دون تمييز لجنسية الطائرة المعنية.

## المادة 14

### الشهادات و الرخص

1- شهادات الملاحة والكفاءة والرخص الصادرة أو المصادق عليها أو المجددة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين، بما في ذلك جمهورية بولونيا الخاضعة لقوانين ونظم المجموعة الأوروبية، و التي لم تنقضي مدة صلاحيتها تعتبر صالحة لدى الطرف المتعاقد الآخر لاستغلال الخدمات المتفق عليها ، بشرط أن تساوي أو تفوق المقاييس الدنيا لاتفاقية الطيران المدني الدولي.

2إلا أنه يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في رفض الاعتراف بصلاحية شهادات الكفاءة و الرخص المذكورة والممنوحة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر، وذلك لغرض الطيران فوق إقليمه.

## المادة 15

### أمن الطيران

1- يؤكد الطرفان المتعاقدان تماشياً مع حقوقهما والتزاماتهما المقررة بموجب أحكام القانون الدولي ،على التزامهما بحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع ، لضمان الأمن، يشكل جزءاً لا يتجزأ من هذا الاتفاق.

ويتعهد الطرفان المتعاقدان , و بدون تقييد لحقوقهما والتزاماتهما المطلقة بموجب القانون الدولي , بالالتزام بوجه خاص بأحكام المعاهدة الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات الموقعة بطوكيو في 14 سبتمبر 1963، ومعاهدة قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات الموقعة بلاهاي في 16 ديسمبر 1970، ومعاهدة قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني الموقعة بمونتريال في 23 ديسمبر 1971، والبروتوكول الخاص بقمع أعمال العنف في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقع بمونتريال في 24 فيفري 1988 وكل اتفاقية متعددة الأطراف تخص أمن النقل الجوي تربط الطرفين المتعاقدين.

2- يقدم كل من الطرفين المتعاقدين ، عند الطلب، المساعدة الضرورية لمنع أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية وغيرها من الأفعال الغير مشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطائرات وركابها وطاقمها والمطارات وتجهيزات الملاحة الجوية ، ومنع أي تهديد آخر ضد سلامة الطيران المدني.

3- في إطار العلاقات المتبادلة بينهما، يعمل الطرفان المتعاقدان بأحكام أمن الطيران التي قررتها منظمة الطيران المدني الدولي والمدرجة في ملاحق المعاهدة، بقدر ما تكون تلك الأحكام الأمنية سارية المفعول على الطرفين المتعاقدين .

وعليهما أن يلزما مستغلي الطائرات المسجلة لديهما، أو مستغلي الطائرات الذين مقر أعمالهم الرئيسي أو إقامتهم الدائمة متواجدة في إقليم الأطراف المتعاقدة وبالنسبة لجمهورية بولونيا مستغلي الطائرات الذين مقر أعمالهم الرئيسي يقع بإقليمها وفقا للاتفاقية المؤسسة للمجموعة الأوروبية والحائزين على شهادات استغلال صالحة بموجب قانون الاتحاد الأوروبي

ومستغلي المطارات الموجودة في إقليميهما, بالتصرف وفقا لأحكام أمن الطيران.

4- يوافق كل طرف متعاقد على إلزام مستغلي الطائرات التابعين له بمراعاة الأحكام المتعلقة بسلامة الطيران ، التي يطلبها الطرف المتعاقد الآخر بالنسبة للدخول إلى إقليمه أو مغادرته أو أثناء التواجد به، وكذا مراعاة التدابير الأمنية المطبقة وفقا للقوانين السارية المفعول في ذلك البلد، وبالنسبة لجمهورية بولونيا مراعاة قانون المجموعة الأوروبية. وعلى كل طرف متعاقد أن يتأكد من فعالية تطبيق التدابير داخل إقليمه لحماية الطائرات وتفتيش الركاب والطاقم والأمتعة المحمولة والبضائع ومؤونات الطائرات ، سواء قبل الصعود أو الشحن أو التفريغ أو أثنائها.

5- على كل طرف متعاقد أن يولي عناية فائقة لأي طلب يقدم من قبل الطرف المتعاقد الآخر باتخاذ التدابير الأمنية الخاصة والمعقولة لمواجهة تهديد خاص متوقع.

6- عند وقوع حادث أو تهديد بواقعة من وقائع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو أي أفعال أخرى غير مشروعة ترتكب ضد سلامة الطائرات أو ركابها أو طاقمها أو المطارات أو تجهيزات أو خدمات الملاحة الجوية، يتفق الطرفان المتعاقدان على التعاون لتسهيل الاتصالات وغير ذلك من التدابير الملائمة التي تستهدف إنهاء هذه الواقعة أو التهديد بها وذلك بسرعة وأمان.



## المادة 16

### سلامة الطيران

1 - يجوز لكل من الطرفين المتعاقدين أن يطلب مشاورات في أي وقت بشأن القواعد القياسية والإجراءات الأمنية التي يطبقها الطرف المتعاقد الآخر في المجالات المتعلقة بتجهيزات الطيران وأطقم القيادة والطائرات وتشغيل الطائرات. يجب أن تتم تلك المشاورات في غضون ثلاثين (30) يوم من تاريخ تقديم هذا الطلب.

2- إذا وجد أحد الطرفين المتعاقدين، بعد تلك المشاورات، أن الطرف المتعاقد الآخر لا يطبق و يثبت فعليا المقاييس الأمنية في المجالات المشار إليها، بحيث تكون مطابقة للمقاييس الدنيا السارية المفعول في تلك الفترة تبعا للمعاهدة ، وجب على الطرف المتعاقد الأول إبلاغ الطرف المتعاقد الآخر بتلك الاستنتاجات وبالخطوات التي تعتبر ضرورية لاحترام هاته المقاييس الدنيا ، ويجب على الطرف المتعاقد الآخر، عندئذ، أن يتخذ الإجراءات التصحيحية الملائمة في غضون خمسة عشر (15) يوما أو في أجل آخر ممدد تبعا لاتفاق. ويكون هذا أساسا لتطبيق المادة الرابعة ( إلغاء، تعليق و تقليص الحقوق ) من هذا الاتفاق.

3- بغض النظر عن الالتزامات المنصوص عليها في المادة 33 من المعاهدة، يجوز أن تخضع طائرة تقوم بتشغيلها مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين وتطير من وإلى إقليم الطرف المتعاقد الآخر، للتفتيش من جانب المندوبين المصرح لهم من الطرف المتعاقد الآخر ، شريطة أن لا يتسبب ذلك في تأخير غير معقول في استغلال الطائرة. يكون الغرض من هذا التفتيش هو التحقق من صحة الوثائق ذات الصلة الخاصة

بالبطائرة و إجازات طاقمها واستجابة معدات الطائرة وحالتها إلى القواعد القياسية. يسمى هـ\_\_\_\_\_ذا التفتيش "تفتيش نطاق حركة السير".

4- إذا نتج عن تفتيش نطاق السير ما يلي :

- أ- صعوبات في معاينة الطائرة أو عدم تطابق تشغيل طائرة مع المقاييس الدنيا السارية المفعول في تلك الآونة، طبقا للمعاهدة.
- ب- وجود نقائص كبيرة في الصيانة و في التسيير الفعلي للمقاييس الأمنية القياسية المطبقة في تلك الفترة، طبقا للمعاهدة.

يكون كل طرف متعاقد قام بمباشرة هذا التفتيش، طبقا للمادة 33 من المعاهدة، حرا في استنتاجه بأن الطلبات التي منحت على أساسها شهادات وإجازات الطائرة، أو المتعلقة بطاقم الطائرة تم استيفائها وبأنها صالحة، أو بأن المتطلبات المتعلقة باستغلال الطائرة ليست مساوية أو فوق الحد الأدنى للقواعد القياسية المطبقة في تلك الآونة طبقا للمعاهدة.

5- في حالة استحالة وصول مؤسسة النقل المعينة من قبل أحد الطرفين المتعاقدين إلى طائرة مستغلة لمباشرة حقها في التفتيش بموجب الفقرة 3 أعلاه ، بسبب رفض من قبل ممثلي مؤسسة النقل المشغلة لتلك الطائرة ، يكون للطرف المتعاقد الآخر الحق في اتخاذ إجراء تبعا للفقرة الرابعة من هذه المادة ويمكنه بالتالي استخلاص الخلاصات المذكورة في هذه الفقرة.

6- عندما يتعين اتخاذ إجراءات عاجلة لضمان سلامة تشغيل مؤسسة النقل الجوي، يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في التعليق أو التغيير الفوري لرخصة إستغلال ممنوحة لمؤسسة أو لمؤسسات النقل الجوي التابعة

للطرف المتعاقد الآخر ، في حالة ما خلص الطرف المتعاقد الأول أن التفتيش، منع الوصول إلى التفتيش أو المشاورات استلزمت ذلك.

7- كل إجراء يتخذه أحد الطرفين المتعاقدين تطبيقاً للفقرة (2) و (6) السابقة من هذه المادة وجب التخلي عنه بمجرد زوال سببه .

8- إذا ما عينت جمهورية بولونيا مؤسسة نقل جوي والتي تكون مراقبتها القانونية تتم باستمرار من طرف دولة عضو في المجموعة الأوروبية، فإن حقوق الطرف المتعاقد الآخر، تبعاً للأحكام الأمنية ، يكون تطبيقها بالمساواة بهدف المصادقة عليها، التسيير أو الحفاظ على المقاييس الأمنية من طرف الدولة العضو الأخرى في المجموعة الأوروبية بهدف منح ترخيص التشغيل لمؤسسة النقل الجوي المذكورة.

## المادة 17

### المعلومات الإحصائية

على سلطات الطيران التابعة لكل طرف متعاقد أن تزود سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر بناء على طلب هذه الأخيرة ، بجميع المعلومات الإحصائية (الحواليات و التقارير الإحصائية الأخرى) التي يمكن طلبها بصورة عادية على وجه الاستشارة والاستعلام لتفحص الخدمات المتفق عليها، بما في ذلك الإحصائيات المتعلقة بنقاط مصدر حركة السير ومقصدها النهائي.

## المادة 18

### تسوية الخلافات

1- إذا نشأ خلاف بين الطرفين المتعاقدين يتعلق بتفسير أو تطبيق هذا الاتفاق، يتوجب على الطرفين المتعاقدين أولاً السعي لإيجاد تسوية عن طريق المفاوضات بالطرق الدبلوماسية.

2- إذا تعذر على الطرفين المتعاقدين التوصل إلى تسوية بواسطة المفاوضات جاز لهما الاتفاق على إحالة الخلاف إلى شخص أو هيئة للفصل فيه ، وإذا تعذر ذلك جاز عرض الخلاف بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين على هيئة تحكيم مشكلة من ثلاثة محكمين يعين كل طرف متعاقد واحدا منهم ويتفق المحكمان المعينان على اختيار المحكم

الثالث. يجب على كل من الطرفين المتعاقدين تعيين محكمه خلال ستين (60) يوما من تاريخ تسلم أحد الطرفين المتعاقدين من الطرف المتعاقد الآخر مذكرة بالطرق الدبلوماسية يطلب فيها إحالة الخلاف إلى هيئة تحكيم ، على أن يتم تعيين المحكم الثالث خلال ستين (60) يوما أخرى إضافية. فإذا تعذر على أي من الطرفين المتعاقدين تعيين المحكم الخاص به خلال الفترة المحددة أو إذا لم يتم تعيين المحكم الثالث في الفترة المحددة أيضا، فلرئيس مجلس المنظمة الدولية للطيران المدني بناء على طلب أي من الطرفين المتعاقدين القيام بتعيين محكم أو محكمين على حسب ما تقتضيه الحالة. ويجب في مثل هذه الحالة أن يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة وأن يرأس هيئة التحكيم. وإذا كان رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولي م جنسية أحد الطرفين المتعاقدين ، يطلب من نائب الرئيس ذي جنسية بلد آخر القيام بالتعيين المذكور. وفي كل الحالات يقوم المحكم الثالث بتعيين مكان التحكيم.

3- يتعهد الطرفان المتعاقدان باحترام كل قرار يصدر طبقا لأحكام الفقرة الثانية (2) من هذه المادة.

4- يتحمل كل طرف متعاقد مصاريف المحكم الذي عينه، أما باقي أعباء هيئة التحكيم فيكون تحملها بالتساوي بين الطرفين المتعاقدين.

5 - في حالة عدم التزام أحد الطرفين المتعاقدين بالقرار المنوه به في الفقرة 2 من هذه المادة، جاز للطرف المتعاقد الآخر تضيق، تعليق أو إلغاء الحقوق والامتيازات التي منحت للطرف المخالف بموجب هذه الاتفاق.

## المادة 19

### **المشاورات**

1- يحق لكل طرف متعاقد أن يطلب في أي وقت، الدخول في مشاورات تتعلق بتفسير وتطبيق أو تعديل هذا الاتفاق.

2- على أن تبدأ هذه المشاورات خلال ستين (60) يوماً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر الطلب، ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على مهلة أخرى.

## المادة 20

### **تسجيل الاتفاق**

يسجل هذا الاتفاق وأي تعديل يطرأ عليه لدى منظمة الطيران المدني الدولي ICAO الإيكاو.

## المادة 21

### **تعديل الإتفاق**

1- إذا ارتأى أي من الطرفين المتعاقدين أنه من المرغوب فيه تعديل أي بند من بنود هذا الاتفاق ، يمكنه في أي وقت اقتراح عقد اجتماع مع الطرف المتعاقد الآخر. تبدأ هذه المشاورات خلال ستين (60) يوماً من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر الطلب. ما لم يتفق الطرفان المتعاقدان على خلاف ذلك.

2- وإذا ارتأى أي من الطرفين المتعاقدين أنه من المرغوب فيه تعديل ملحق هذا الاتفاق، فعلى سلطات طيران كلا الطرفين المتعاقدين إعطاء موافقتهم على ذلك.

3- تدخل هذه التعديلات التي تطرأ على هذا الاتفاق أو على ملحقه ، والمنوه بها في الفقرة (1) و (2) من هذه المادة، حيز التنفيذ بداية من تاريخ تأكيدها بتبادل كتابي بين الطرفين المتعاقدين.

## المادة 22

### الاتفاقيات المتعددة الأطراف

في حالة إبرام اتفاق نقل جوي متعدد الأطراف ساري المفعول، تسري أحكامها على الطرفين المتعاقدين، يعدل هذا الاتفاق عن طريق مفاوضات بين الطرفين المتعاقدين، بما يتوافق و أحكام تلك المعاهدة.

## المادة 23

### إلغاء الاتفاق

1- يحق لأي من الطرفين المتعاقدين أن يخطر الطرف المتعاقد الآخر في أي وقت برغبته في إنهاء هذا الاتفاق، على أن يبلغ هذا الإخطار في نفس الوقت إلى منظمة الطيران المدني الدولي.

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



## المادة 24

### سريان الإتفاق

1- أبرم هذا الاتفاق لفترة غير محددة.

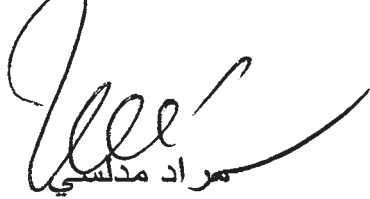
2- يدخل هذا الاتفاق حيز التنفيذ بعد المصادقة عليه من قبل الطرفين المتعاقدين طبقا للتشريع الوطني الساري المفعول لدى كل طرف ، و يتم تأكيده بتبادل المذكرات عن طريق القنوات الدبلوماسية. ويصبح ساري المفعول اعتبارا من تاريخ الإخطار الأخير والمشير إلى اكتمال جميع الإجراءات القانونية الداخلية اللازمة.

3- بتاريخ دخول هذا الاتفاق حيز التنفيذ، تنتهي صلاحية الاتفاق المتعلق بالنقل الجوي المبرم بالجزائر في 6 فيفري 1965 بين حكومة جمهورية بولونيا الشعبية و حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

- إثباتا لذلك، وقع مفوضو الحكومتين على هذا الاتفاق.  
حرر في وارسو بتاريخ 7 جويلية من عام 2011، من نسختين أصليتين،  
باللغات البولونية و العربية والإنجليزية ولكل النصوص ذات الخجة القانونية  
وفي حالة وقوع أي خلاف في التفسير، والتأويل، يرجح النص باللغة  
الإنجليزية.

عن حكومة الجمهورية الجزائرية

الديمقراطية الشعبية



وزير الشؤون الخارجية

عن حكومة جمهورية

بولونيا



رادوسلاف سيكورسكي

وزير الشؤون الخارجية

## الملحق

### جدول الطرق

I- الطرق الجوية التي يحق لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل حكومة جمهورية بولونيا استغلالها :

نقاط في جمهورية بولونيا - نقاط وسطية - نقاط في الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية - نقاط فيما وراء

II - الطرق الجوية التي يحق لمؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية استغلالها :

نقاط في الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية - نقاط وسطية - نقاط في جمهورية بولونيا - نقاط فيما وراء

### ملاحظات :

1 - يحق لمؤسسة النقل الجوي المعنية من قبل كلا الطرفين المتعاقدين في أي رحلة أو كافة الرحلات عدم الهبوط في أي نقطة أو في كافة النقاط الوسطية والنقاط فيما وراء على الطرق الجوية المبينة أعلاه، شرط أن تكون بداية و نهاية الخدمات المتفق عليها في إقليم الطرف المتعاقد الذي عين هذه المؤسسة.

2- يتم تعيين النقاط الوسطية أو النقاط فيما وراء من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية وإخضاعها لموافقة سلطات طيران كلا الطرفين المتعاقدين.

3 - يخضع استعمال حق النقل باستعمال الحرية الخامسة على النقاط الوسطية والنقاط ما وراء لاتفاق سلطات الطيران التابعة لكلا الطرفين المتعاقدين.

III- خلال استغلال الخدمات المتفق عليها على الطرق المحددة ، على كل مؤسسة نقل جوي معينة من قبل أي من الطرفين المتعاقدين القيام بتنسيقات، تخصص السعة وتقاسم الرموز، مع :

أ) - مؤسسة أو مؤسسات للنقل الجوي معينة من قبل نفس الطرف المتعاقد،

ب) - مؤسسة أو مؤسسات للنقل الجوي معينة من الطرف المتعاقد الآخر،

ج) \_ مؤسسة أو مؤسسات للنقل الجوي تابعة لبلد ثالث، طالما هذا البلد يسمح أو يرخص بتنسيقات مماثلة بين مؤسسات النقل المعنية من قبل الطرف المتعاقد الآخر ومؤسسات أخرى للنقل الجوي تكون في الخدمة ، قادمة من أو متجهة نحو أو مارّة من هذا البلد الثالث.

بشرط أن :

أ) - تملك هذه المؤسسات الرخصة اللازمة للاستغلال الطرق الجوية المعنية أو قسم منها ؛ و

ب) - تقوم مؤسسة النقل الجوي، فيما يخص مجمل التذاكر المباعة ، بإبلاغ الزبون عند نقاط البيع التي تستغل فيها مؤسسة النقل الجوي الخدمات فعلياً، والتي يربطها بالزبون علاقة تعاقدية .

**A G R E E M E N T**  
**B E T W E E N**  
**T H E G O V E R N M E N T O F T H E R E P U B L I C O F**  
**P O L A N D**  
**A N D T H E G O V E R N M E N T O F T H E P E O P L E ' S**  
**D E M O C R A T I C R E P U B L I C O F A L G E R I A**  
**O N A I R T R A N S P O R T**

The Government of the Republic of Poland and the Government of the People's Democratic Republic of Algeria, hereinafter referred to as "the Contracting Parties";

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944;

Desiring to develop cooperation in the field of air transport and to contribute to the progress of international civil aviation;

Desiring to conclude an agreement on air transport for the purpose of establishing air services between their respective territories;

Have agreed as follows:

## Article 1

### DEFINITIONS

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:
  - (a) the term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;
  - (b) the term "aeronautical authorities" means in the case of the Republic of Poland, the President of the Civil Aviation Office, and, in the case of the People's Democratic Republic of Algeria, the Ministry responsible for Civil Aviation or, in both cases, any other authority or person legally empowered to perform the functions exercised by the said authorities;
  - (c) the term "designated airline" means an airline which has been designated and authorised in accordance with Article 3 (Designation and Authorisation) of this Agreement;
  - (d) the terms "agreed service" and „specified route” mean international air service pursuant to Article 2 (Grant of Rights) of this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement, respectively;
  - (e) the term "tariff" means the price to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the airline in connection with air transportation, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

- (f) the term "territory of a Contracting Party" means the territory of a State whose government is a Party to this Agreement;
- (g) the term „Member State” means a State that is now or in the future a contracting party to the Treaty establishing the European Community, the Agreement on the European Economic Area as adjusted, or an Agreement under which the freedom of establishment applicable under Community law is applied in the field of civil aviation;
- (h) the term “Air Operator’s Certificate” means a document issued to an airline which affirms that the airline in question has the professional ability and organization to secure the safe operation of aircraft for the aviation activities specified in the certificate;
- (i) the term “user charges” means a charge made to airlines by the competent authority or permitted by that authority to be made for the provision of airport property or facilities or air navigation facilities, including facilities for overflights, or related services and facilities for aircraft, their crews, passengers and cargo.

2. The Annex forms an integral part of the present Agreement. All references to the Agreement shall include the Annex unless explicitly agreed otherwise.

## **Article 2**

### **GRANT OF RIGHTS**

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for establishing and operating international air services by the airlines designated by that other Contracting Party:

- (a) the right to fly across its territory without landing;
- (b) the right to make stops in its territory for non-traffic purposes;
- (c) the right to make stops in its territory at the points specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking on board and discharging passengers and cargo, including mail, separately or in combination; and
- (d) the rights otherwise specified in this Agreement for the purposes of operating international air services on the routes specified in the Annex to this Agreement.

2. Nothing in paragraph 1 of this Article shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right to take on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

3. If because of armed conflict, political disturbances, or special and unusual circumstances, a designated airline of one Contracting Party is unable to operate services on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such service through appropriate temporary rearrangements of such routes.

### **Article 3**

#### **DESIGNATION AND AUTHORISATION**

1. Each Contracting Party shall have the right to designate two airlines for the purpose of operating the agreed services on the routes specified in the Annex and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be notified in writing by the aeronautical authority of one Contracting Party to the aeronautical authority of the other Contracting Party.

2. On receipt of such a designation the other Contracting Party shall grant the appropriate authorisations and permissions with minimum procedural delay, provided:

- (a) in the case of an airline designated by the Republic of Poland:



- it is established in the territory of the Republic of Poland under the Treaty establishing the European Community and has a valid Operating Licence in accordance with European Community law; and

- effective regulatory control of the airline is exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate and the relevant aeronautical authority is clearly identified in the designation;

(b) in the case of an airline designated by the People's Democratic Republic of Algeria:

- it is established in the territory of the People's Democratic Republic of Algeria and is licensed in accordance with the applicable law of the People's Democratic Republic of Algeria; and

- the People's Democratic Republic of Algeria exercises and maintains effective regulatory control of the airline; and

(c) the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air services by the Contracting Party considering the application or applications.

3. When an airline has been so designated and authorised it may begin to operate the agreed services, provided that the airline complies with the provisions of this Agreement, as well as with the national requirements concerning operating permits if applicable.

#### **Article 4**

### **REVOCATION, SUSPENSION AND LIMITATION OF AUTHORISATION**

1. Either Contracting Party may revoke, suspend or limit the operating authorisation or technical permissions of an airline designated by the other Contracting Party where:

(a) in the case of an airline designated by the Republic of Poland:

- it is not established in the territory of the Republic of Poland under the Treaty establishing the European Community or does not have a valid Operating Licence in accordance with European Community law; or
- effective regulatory control of the airline is not exercised or not maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operator's Certificate, or the relevant aeronautical authority is not clearly identified in the designation;

(b) in the case of an airline designated by the People's Democratic Republic of Algeria:

- :- it is not established in the territory of the People's Democratic Republic of Algeria or is not licensed in accordance with the applicable law of the People's Democratic Republic of Algeria; or
- the People's Democratic Republic of Algeria is not exercising and maintaining effective regulatory control of the airline; or

(c) the airline has failed to comply with the provisions of this Agreement and Annex thereto.

2. The rights enumerated in paragraph 1 of this Article shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 19 (Consultations) of this Agreement.

## **Article 5**

### **APPLICATION OF LAWS**

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers and cargo, including mail upon admission to, departure from and while within the territory of such Contracting Party.

## **Article 6**

### **GROUND HANDLING**

Subject to the laws and regulations of each Contracting Party including, in the case of the Republic of Poland, European Community law, each designated airline shall have in the territory of the other Contracting Party the right to perform its own ground handling (“self-handling”) or, at its option, the right to select among competing suppliers that provide ground handling services in whole or in part. Where such laws and regulations limit or preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground handling services, each designated airline shall be treated on a non-discriminatory basis as regards their access to self-handling and ground handling services provided by a supplier or suppliers.

## **Article 7**

### **CUSTOMS DUTIES**

1. Aircraft operated in international air services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores (including food, beverages, tobacco) on board such aircraft shall be exempt from customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party provided such equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported, or are used on the part of the journey performed over that territory.

2. There shall also be exempt from the same duties, fees and taxes, with the exception of charges corresponding to the performed service:

- (a) aircraft stores taken in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the competent authorities of the said Contracting Party, and destined for use on board outbound aircraft operated on an international service by the designated airlines of the other Contracting Party;
- (b) spare parts and regular equipment entered into the territory of one Contracting Party and destined for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international service by the designated airlines of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants to supply aircraft engaged in an international service by the designated airlines of the other Contracting Party even when these supplies are to be used on the part of the flight performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board;
- (d) advertising materials, having no commercial value used by the designated airlines of each Contracting Party in the territory of the other Contracting Party.

3. If national laws and regulations of either Contracting Party so require, materials referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article shall be kept under customs control of the said Contracting Party.

4. The regular airborne equipment as well as materials and supplies retained on board of the aircraft operated by the designated airlines of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of such territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of with the consent of the same authorities.

5. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

6. Nothing in this Agreement shall prevent:

(a) the Republic of Poland from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the People's Democratic Republic of Algeria that operates between a point in the territory of the Republic of Poland and another point in the territory of the Republic of Poland or in the territory of another Member State;

(b) the People's Democratic Republic of Algeria from imposing, on a non-discriminatory basis, taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory for use in an aircraft of a designated airline of the Republic of Poland that operates between a point in the territory of the People's Democratic Republic of Algeria and another point in the territory of the People's Democratic Republic of Algeria.

## **Article 8**

### **FAIR COMPETITION**

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to compete in operating the agreed services on the specified routes.

2. Each Contracting Party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers, according to commercial and market-based considerations. Neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the airlines designated by the other Contracting Party, except according to the terms of this Agreement or by such uniform conditions consistent with the Article 15 of the Convention.

3. Neither Contracting Party shall allow its designated airline or airlines, either in conjunction with any other airline or airlines or separately, to abuse market power in a way that weakens severely a competitor or excludes it from a route.

## **Article 9**

### **TIMETABLES**

1. Airlines designated by each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, thirty (30) days in advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, times of operations, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.

2. Any subsequent changes to the approved timetable of a designated airline shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

## **Article 10**

### **TARIFFS**

1. The designated airlines of both Contracting Parties shall freely set air tariffs.

2. The tariffs shall be submitted to the aeronautical authorities of both Contracting Parties thirty (30) days prior to their entry into force, with the exception of cases when the aeronautical authorities have exempted the designated airlines from this obligation or shortened the deadline for filing thereof.

3. The Contracting Party concerned may decide, at any moment:

- (a) to withdraw a basic fare which, taking into account the whole fare structure for the route in question and other relevant factors including the competitive market situation, is excessively high to the disadvantage of users in relation to the long term fully-allocated relevant costs of the designated airline including a satisfactory return on capital;
- (b) to stop, in a non discriminatory way, further fare decreases in a market, whether on a route or a group of routes, when market forces have led to sustained downward development of air fares deviating significantly from ordinary seasonal pricing movements and resulting in widespread losses among all designated airlines for the air services concerned, taking into account the long term fully – allocated relevant costs of the airlines.

4. Notwithstanding the provisions of this Article, the tariffs to be charged by the designated airlines of the People's Democratic Republic of Algeria for carriage wholly within the European Community shall be subject to European Community law.

## **Article 11**

### **COMMERCIAL OPPORTUNITIES**

1. The designated airlines of each Contracting Party shall be entitled to establish their offices, branches and/or representations in the territory of the other Contracting Party, in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party.

2. The designated airlines of each Contracting Party shall be allowed to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party, in accordance with the laws and regulations of that other Contracting Party, their own staff who are required for the provision and promotion of air services.

3. On the basis of reciprocity and in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party, the designated airlines of each Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation documents in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell its air transportation documents in the currency of the other Contracting Party or in freely convertible currencies in accordance with the foreign exchange regulations in force.

## **Article 12**

### **TRANSFER OF EARNINGS**

Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right of conversion and transfer of excess of receipts over expenditure, earned in its territory in connection with the carriage of passengers, baggage, cargo, including mail, on the agreed services. The conversion and transfer shall be made at the market rate of exchange applicable to current transactions and in accordance with the foreign exchange regulations in force.

## **Article 13**

### **USER CHARGES**

Charges applied in the territory of either Contracting Party to the operations of the designated airlines of the other Contracting Party for the use of airports open to public use, air navigation services and other aviation facilities in the territory of the first Contracting Party shall be just and reasonable, based on sound economic principles and collected in accordance with uniform conditions applicable without discrimination as to the nationality of the aircraft concerned.



## **Article 14**

### **CERTIFICATES AND LICENCES**

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or validated in accordance with the laws and regulations of one Contracting Party, including, in the case of the Republic of Poland, the laws and regulations of the European Community, and unexpired shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services, provided that such certificates and licences were issued or validated, equal or above the minimum standards established under the Convention.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

## **Article 15**

### **AVIATION SECURITY**

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, done at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, done at The Hague on 16 December 1970 and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, done at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and any other multilateral agreement relating to the security of civil aviation to which both Contracting Parties have acceded.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. They shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft which have their principal place of business or permanent residence in the territory of the Contracting Parties or, in the case of the Republic of Poland, operators of aircraft which are established in its territory under the Treaty establishing the European Community and have valid Operating Licences in accordance with European Community law, and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft shall be required to observe, for entry into, departure from or while within the territory of the other Contracting Party, aviation security provisions in conformity with the law in force in that country, including, in the case of the Republic of Poland, European Community law. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading.

5. Each Contracting Party shall give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

## **Article 16**

### **SAFETY**

1. Each Contracting Party may request consultations at any time concerning safety standards in any area relating to aircrew, aircraft or their operation adopted by the other Contracting Party. Such consultations shall take place within thirty (30) days of that request.

2. If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in any such area that are at least equal to the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, the first Contracting Party shall notify the other Contracting Party of those findings and the steps considered necessary to conform with those minimum standards, and the other Contracting Party shall take appropriate corrective action. Failure by the other Contracting Party to take appropriate action within fifteen (15) days or such longer period as may be agreed, shall be grounds for the application of Article 4 (Revocation, Suspension and Limitation of Authorisation) of this Agreement.

3. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention it is agreed that any aircraft operated by or, under a lease arrangement, on behalf of the airline or airlines of one Contracting Party on services to or from the territory of the other Contracting Party may, while within the territory of the other Contracting Party, be made the subject of an examination by the authorised representatives of the other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment (in this Article called „ramp inspection”), provided this does not lead to unreasonable delay.

4. If any such ramp inspection or series of ramp inspections gives rise to:

(a) serious concerns that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established at that time pursuant to the Convention, or

(b) serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of safety standards established at that time pursuant to the Convention,

the Contracting Party carrying out the inspection shall, for the purposes of Article 33 of the Convention, be free to conclude that the requirements under which the certificate or licences in respect of that aircraft or in respect of the crew of that aircraft had been issued or rendered valid, or that the requirements under which that aircraft is operated, are not equal to or above the minimum standards established pursuant to the Convention.

5. In the event that access for the purpose of undertaking a ramp inspection of an aircraft operated by or on behalf of a designated airline of one Contracting Party in accordance with paragraph 3 of this Article is denied by the representative of that airline, the other Contracting Party shall be free to infer that serious concerns of the type referred to in paragraph 4 of this Article arise and draw the conclusions referred to in that paragraph.

6. Each Contracting Party reserves the right to suspend or vary the operating authorisation of an airline or airlines of the other Contracting Party immediately in the event the first Contracting Party concludes, whether as a result of a ramp inspection, a series of ramp inspections, a denial of access for ramp inspection, consultation or otherwise, that immediate action is essential to the safety of an airline operation.

7. Any action by one Contracting Party in accordance with paragraphs 2 or 6 of this Article shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.

8. Where the Republic of Poland has designated an airline whose regulatory control is exercised and maintained by another Member State, the right of the other Contracting Party under the safety provisions shall apply equally in respect of the adoption, exercise or maintenance of safety standards by that other Member State and in respect of the operating authorisation of that airline.

## **Article 17**

### **STATISTICS**

The aeronautical authorities of each Contracting Party shall provide, or shall cause their designated airlines to provide, the aeronautical authorities of the other Contracting Party, upon request, with periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the agreed services, including statistics showing the origins and destinations of the traffic.

## **Article 18**

### **SETTLEMENT OF DISPUTES**

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to a mutually agreed person or body, or either Contracting Party may submit the dispute for decision to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other Contracting Party of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior vice-president who is not disqualified on that ground, shall make the appointment. In all cases the third arbitrator shall determine the place where arbitration will be held.

3. Each Contracting Party undertakes to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article.

4. Each Contracting Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

5. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 2 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

### **Article 19**

#### **CONSULTATIONS**

1. Either Contracting Party may at any time request consultations on the implementation, interpretation, application or amendment of this Agreement.

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed upon by the Contracting Parties.

### **Article 20**

#### **REGISTRATION**

This Agreement and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

### **Article 21**

#### **MODIFICATION OF AGREEMENT**

1. Either of the Contracting Parties may at any time propose to the other Contracting Party any amendment which it considers desirable to this Agreement. Consultations on the modification of the Agreement, which may be conducted through discussion or by correspondence, shall

begin within a period of sixty (60) days from the date of the receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

2. If one Contracting Party considers it desirable to amend the Annex to this Agreement, the aeronautical authorities of both Contracting Parties may agree upon such amendment.

3. Any amendment to this Agreement or its Annex pursuant to paragraph 1 or 2 of this Article shall come into effect when confirmed by an exchange of notes between the Contracting Parties.

## **Article 22**

### **MULTILATERAL AGREEMENTS**

If a multilateral agreement comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement shall be amended by negotiations between the Contracting Parties so as to conform to the provisions of such agreement.

## **Article 23**

### **TERMINATION**

1. Either Contracting Party may, at any time, give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization.

2. This Agreement shall terminate twelve (12) months from the date on which the notice was received by the other Contracting Party unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

**Article 24****ENTRY INTO FORCE**

1. This Agreement is concluded for an indeterminate period.

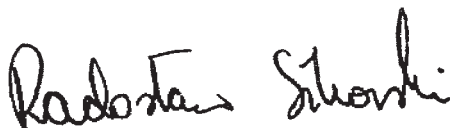
2. This Agreement shall be approved pursuant to the national legislation of the State of each Contracting Party which shall be confirmed by exchange of diplomatic notes. This Agreement shall come into force on the day of the last notification confirming that the Contracting Parties have completed procedures required for the entry into force of this Agreement.

3. From the date of entry into force of this Agreement, the Agreement between the Government of the Polish People's Republic and the Government of the Democratic People's Republic of Algeria on air transport, signed at Algiers on 6 February 1965, shall terminate.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement.

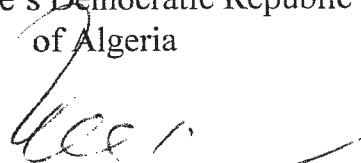
DONE in duplicate at Warsaw, this 7<sup>th</sup> day of July 2011 in the Polish, Arabic and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation or application, the English text shall prevail.

For the Government of the  
Republic of Poland



Radosław SIKORSKI  
Minister of Foreign Affairs

For the Government of the  
People's Democratic Republic  
of Algeria



Mourad MEDELICI  
Minister of Foreign Affairs



**A N N E X****ROUTE SCHEDULE**

I. Routes to be operated by the designated airlines of the Republic of Poland:

Points in the Republic of Poland - Intermediate points – Points in the People's Democratic Republic of Algeria – Points beyond

II. Routes to be operated by the designated airlines of the People's Democratic Republic of Algeria:

Points in the People's Democratic Republic of Algeria - Intermediate points – Points in the Republic of Poland – Points beyond

Notes:

1. Intermediate points or points beyond may be omitted on any flight provided that the agreed services on the routes begin or end in the territory of the Contracting Party which has designated the airline.

2. The intermediate points and points beyond shall be defined by the designated airlines and shall be submitted to the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

3. The fifth freedom traffic rights shall be agreed upon between the designated airlines and shall be submitted to the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

III. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, any designated airline of one Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space or code-sharing, with

- (a) an airline or airlines of the same Contracting Party;
- (b) an airline or airlines of the other Contracting Party; and
- (c) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Contracting Party and other airlines on services to, from or via such third country;

provided that

- (a) such airlines hold the appropriate authority to operate on the routes and segments concerned; and
- (b) in respect of any tickets sold, the airline informs the purchaser at the point of sale which airline will actually operate each sector of the service and with which airline or airlines the purchaser is entering into a contractual relationship.